
UNIVERSITY OF VIRGINIA
1819

COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTÉRIEURES AU XVIII.e SIECLE.

TOME II.

CET OUVRAGE SE TROUVE,

A PARIS,

Chez { Treuttel et Würtz, Libraires, rue de Bourbon, n.° 17;
Nève, Libraire de la Cour de cassation, au Palais de Justice, n.° 9;

A STRASBOURG ET A LONDRES,

Chez Treuttel et Würtz, Libraires;

A BRUXELLES,

A la Librairie Parisienne, rue de la Madeleine, n.° 438;

ET

Chez les principaux Libraires de France et de l'Étranger.

COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTERIEURES AU XVIII.e SIÈCLE,

PAR J. M. PARDESSUS,

MEMBRE DE L'INSTITUT (ACADÉMIE DES INSCRIPTIONS ET BELLES-LETTRES),
DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DES SCIENCES DE COPENHAGUE ET DE L'ACADÉMIE DE MARSEILLE.

TOME SECOND.



PARIS.
IMPRIMÉ, PAR AUTORISATION DU ROI,
DU 29 DÉCEMBRE 1824,
A L'IMPRIMERIE ROYALE.

MDCCCXXXI.

Ristampa anastatica a tiratura limitata, 1960

BOTTEGA d'ERASMO
Via Gaudenzio Ferrari, 9
TORINO

INTRODUCTION.

Tableau du Commerce maritime antérieurement à la découverte de l'Amérique. *

La quatrième époque, dont j'ai maintenant à présenter le tableau, occupe un espace d'environ quatre cents ans, qui peut être divisé en deux termes presque égaux : le premier commence avec les croisades en 1096 et finit en 1291, année dans laquelle Ptolémaïs, la dernière place du royaume de Jérusalem, fut conquise par les musulmans, et par conséquent il occupe les XII.e et XIII.e siècles; le second commence à la destruction du royaume de Jérusalem, jusqu'au temps où les Portugais doublèrent le cap de Bonne-Espérance et où Christophe Colomb découvrit l'Amérique, ce qui répond aux XIV.e et XV.e siècles. IV.e

L'égalité chronologique de ces deux termes est le résultat d'une sorte de hasard; mais, dans le fait, ils présentent une importante différence sous les rapports de la marche et de l'extension des opérations commerciales.

Pendant les XII.e et XIII.e siècles, le commerce de l'Orient est presque entièrement entre les mains des villes maritimes du midi de l'Europe : le nord, les îles Britanniques, les côtes occidentales de la France et de l'Espagne, n'y participent que d'une manière médiate et indirecte. Les variations de succès ou de revers des croisés, les révolutions de l'empire grec, influent nécessairement sur ses opérations.

Pendant les XIV.e et XV.e siècles, le mouvement est général dans l'Europe : la ligue anséatique, dont la formation et les foibles commencemens appartiennent, il est vrai, au siècle précédent, prend un accroissement dont les causes sont encore l'objet de l'étonnement et la matière des recherches des publicistes, atteint son plus haut degré de prospérité, et marche rapidement vers sa décadence. Les états du Nord commencent à comprendre leurs intérêts; l'Angleterre jette les fondemens de sa puissance maritime; la France, où le régime féodal tombe devant l'autorité des rois et les progrès de la civilisation, prend

* Le commencement de cette introduction se trouve en tête du tome I.er

place parmi les nations commerçantes et industrieuses. Les mers du nord et de l'ouest de l'Europe sont couvertes de navigateurs qui établissent, sinon des communications directes avec l'Orient, du moins des rapports habituels avec les villes de la Méditerranée en possession d'y faire le commerce. Les Européens ont perdu tout ce que l'enthousiasme religieux et la valeur des croisés avoient conquis; l'empire grec est successivement envahi; ce n'est plus que par l'effet de traités avec les nouveaux maîtres des pays enlevés aux Grecs, que les Européens peuvent y former des établissemens. Le besoin de créer de nouvelles relations conduit plus habituellement qu'autrefois les navigateurs sur les côtes de la Barbarie et de l'Afrique occidentale. Ils semblent s'avancer vers un monde qui ne tardera pas à être découvert.

Des deux divisions que je viens d'indiquer, la première seulement servira d'introduction à ce second volume. La nécessité de réunir et quelquefois d'attendre long-temps des renseignemens relatifs aux pays étrangers m'oblige de réserver la seconde division pour le troisième volume, dont je dispose les matériaux. Les amis des véritables études historiques ne m'accuseront pas, j'ose l'espérer; ils savent que, même dans les siècles les plus éclairés, la marche et les développemens du commerce ont peu fixé l'attention des historiens. Le temps auquel se rapporte le tableau que j'ai promis sous le nom de IVe ÉPOQUE, est celui sur lequel l'histoire fournit le moins de lumières : les chroniques des villes qui ont eu le monopole du commerce ne nous instruisent pas mieux que celles des villes moins favorisées; c'est en vain qu'on y cherche des notions sur l'origine et la nature de ce commerce, qui fut cependant la source unique de leur prospérité et de leur puissance.

Première Division.

Commerce aux XIIe et XIIIe siècles.

Quelle que soit l'opinion qu'on adopte sur les causes éloignées ou prochaines qui portèrent des millions d'Européens à se précipiter sur l'Orient, on ne peut méconnoître l'immense influence que les entreprises et les conquêtes des croisés ne tardèrent pas à exercer sur le commerce de l'Europe [1].

L'Océan et la Méditerranée baignent les côtes de cette

[1] Ce sujet a été habilement traité dans les Mémoires de MM. de Choiseul et Heeren, couronnés par l'Académie des inscriptions en 1808.

partie du monde; mais la Méditerranée présente le plus d'importance sous les rapports commerciaux, puisqu'elle étoit le seul moyen de communication avec l'Asie et le nord de l'Afrique. Dans un temps où l'on ne connoissoit ni l'Amérique, ni le moyen d'arriver dans l'Inde par le cap de Bonne-Espérance, l'Océan ne pouvoit servir qu'à l'extension du commerce de la Méditerranée sur les côtes occidentales et dans les pays septentrionaux de l'Europe, ou au commerce local de ces pays entre eux.

Je vais retracer en peu de mots ce qu'étoit le commerce de la Méditerranée à la fin du XI.e siècle, avant d'exposer ce qu'il devint dans les deux suivans.

J'entends sous le nom de *Méditerranée* toutes les extensions de cette mer, depuis le détroit de Gibraltar jusqu'aux bouches du Don (le Tanaïs des anciens). Mais aussi, pour me faire mieux comprendre, je dois la subdiviser en deux parties, séparées par une ligne qui seroit tirée du Péloponnèse à l'extrémité méridionale de l'Asie mineure.

Dans la partie située au-delà de cette ligne et jusqu'aux bouches du Don, ce qui comprend l'Archipel (anc. mer Égée), la mer de Marmara (anc. Propontide), la mer Noire (anc. Pont-Euxin), la mer d'Asof (anc. Palus Méotides), étoit concentré le commerce de l'empire grec [1]. Ce commerce n'étoit plus dans l'état dont Constantin Porphyrogénète a laissé un tableau brillant, quoique peut-être exágéré [2]. Un grand nombre de circonstances l'avoient paralysé et presque éteint. Les empereurs, entraînés dans des guerres terribles et toujours malheureuses, s'occupoient plus de leurs armées que de la marine, et plus même, sous ce dernier rapport, de la marine militaire que de la marine commerçante. La mollesse et la vanité des Grecs étoient disposées à abandonner aux étrangers une industrie considérée par le gouvernement moins comme une source de prospérité publique que comme une branche de revenus pour le fisc [3]. Dès le IX.e siècle, les Vénitiens se présentèrent à eux avec tout ce que l'activité née du besoin, l'ambition d'une nation jeune, l'habileté d'un gouvernement vigilant, pouvoient réunir

[1] Voir sur ce commerce un écrit de M. Hülleman, dont la traduction est insérée dans le *Magasin encyclopédique* de 1808, t. VI, pages 319 et suiv. — [2] Constantin Porphyrog. *De themat.* pag. 1458 et 1463. — [3] Benjamin de Tudèle, trad. de Baratier, pag. 49 et suiv.

de moyens pour arriver aux plus hautes destinées commerciales. D'abord tolérés, ils devinrent utiles, bientôt nécessaires; leur adresse à profiter de toutes les circonstances avoit fait, au XI.e siècle, passer en réalité dans leurs mains le commerce des mers que je viens de nommer [1], d'où ils étoient parvenus insensiblement à exclure les Amalfitains et les navigateurs des autres villes de l'Adriatique.

Par l'effet des événemens qui enlevoient successivement aux Grecs presque toutes leurs possessions dans l'Asie mineure, vers les bords du Danube et de la mer Noire, les ports des pays conquis se trouvoient fermés aux foibles restes de leur marine, et réciproquement les ports et les marchés de la Grèce étoient fermés aux habitans de ces pays.

Les Vénitiens devinrent les intermédiaires intéressés entre ces ennemis irréconciliables. Plus chers encore au peuple grec, dont ils satisfaisoient les besoins et la vanité, qu'au gouvernement, qui de temps en temps ouvroit les yeux sur l'énormité et l'abus de leurs priviléges, ils étoient tout-puissans à Constantinople, parce qu'ils assuroient, non sans y faire d'immenses profits, la subsistance de la multitude et les jouissances du luxe. Ils avoient même réussi à s'affranchir de l'obligation d'acheter les produits manufacturés de la Grèce, en établissant pour leur compte des fabriques dans le quartier destiné à leur habitation [2]. Les barbares les voyoient d'un œil non moins favorable venir chercher un superflu qu'eux-mêmes ne pouvoient porter dans les marchés de la Grèce, et leur offrir en échange une foule d'objets nouveaux, utiles, agréables, et presque toujours consistant, malgré les plaintes des empereurs et les prohibitions religieuses, en armes et en munitions de guerre de toute espèce [3].

Jusqu'au XI.e siècle, les Sarrasins avoient exercé les plus affreux ravages dans l'autre partie de la Méditerranée, et principalement sur les côtes de l'Italie et de la France [3]. Mais enfin ils avoient trouvé une résistance qui arrêtoit leurs progrès; ils avoient été successivement chassés des rivages de la

[1] Dandolo, *Chronicum Venetum*, apud Muratori, *Rerum Italicarum Scriptores*, t. XII, col. 223, cite un privilége de 996. Fanucci, *Storia dei tre celebri popoli marittimi del Italia*, t. I.er, pag. 86 et 120, dit que ce privilége existe, en grec et en latin, à la bibliothèque Ambroisienne de Milan. — [2] Ann. Comnen. *Alexiad.* lib. VI, pag. 161 *et seqq.* Murat. *Antiquit. Ital. medii ævi*, t. I.er, col. 900. — [3] Dandolo, *ubi suprà*, col. 175, 177, 181, 201.

Provence, de la Ligurie et de la Toscane : la Corse avoit été conquise sur eux par les Génois; la Sardaigne, par les Pisans aidés des Génois [1] et des Marseillais [2]. Les princes normands leur avoient enlevé la Sicile et la basse Italie, leurs plus riches établissemens [3]; et ces farouches guerriers, après avoir vu plus d'une fois les chrétiens venir attaquer, même détruire leurs villes d'Afrique [4], et inquiéter leurs possessions d'Espagne, sentoient la nécessité et les avantages d'un commerce régulier avec leurs ennemis [5].

Les villes les plus importantes à cette époque sous le rapport du commerce dans la Méditerranée, étoient Venise, Amalfi, Pise, Gènes et Marseille.

Venise devoit à sa situation géographique, à plusieurs siècles d'une indépendance peu contestée, à la marche à-la-fois ferme et prudente de son gouvernement, aux circonstances qui lui avoient fait acquérir presque exclusivement le commerce de l'empire grec, une supériorité évidente sur les autres villes de l'Italie, qui essayoient presque au même moment leurs pas vers la liberté et la prospérité commerciale. Quelques autres ports de l'Adriatique, tels que Ravenne, Ancône et Trani, d'où se faisoient un assez grand nombre d'expéditions pour les pélerinages de la Terre sainte [6], ne pouvoient sous aucun rapport entrer en comparaison avec Venise.

Amalfi, moins libre que Venise, mais délivrée des incursions et de la domination des Sarrasins, en passant sous l'autorité des princes normands, se dédommageoit du peu d'avantages qu'elle obtenoit dans ses relations avec Constantinople, par un commerce considérable dans les pays soumis aux musulmans; on a vu, t. I.er, page lxxviij, que ses commerçans avoient obtenu d'assez grands priviléges en Syrie [7].

Pise et Gènes, presque affranchies de l'autorité des empereurs d'Allemagne et jouissant déjà d'une liberté qui ne pouvoit tarder à devenir une indépendance absolue, étoient, par leur

[1] *Chronica varia Pisana*, apud Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 107, 167 et 168. — [2] Ruffi, *Hist. de Marseille*, t. I.er, pag. 52. De Guignes, *Mém. de l'Acad. des inscr.* t. XXXVII, pag. 497. — [3] Falcand. *Hist. Sicul.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VII, pag. 260. — [4] Baronius, cum notis Pagi, t. XVII, pag. 581. Muratori, *Rerum Ital. Script.* t. III, pag. 400. Sigonius, *De regno Italiæ*, lib. II. — [5] Malaterra, *Hist. Sicul.* lib. II, cap. XXXIV; lib. IV, cap. LXIV. — [6] Benjamin de Tudèle, pag. 8. — [7] Guill. de Tyr, *Hist. Hieros.* lib. XVIII, cap. IV. Jacob. Vitriac. *Hist. Orient.* lib. I, cap. III.

position géographique, en relations réciproques, et l'accroissement de leur fortune devoit promptement les rendre rivales et ennemies. Des expéditions contre les Sarrasins, couronnées de succès, avoient excité leur courage en leur procurant des richesses [1]. Elles pouvoient plus facilement que Venise faire le commerce avec les côtes méridionales de la France, l'orient de l'Espagne, les provinces de la basse Italie, la Sicile et le nord de l'Afrique. Leurs navires se rendoient aussi à Venise, sur les côtes de la Syrie et dans les îles voisines.

Je ne compte pas la Sicile dans cette sorte de dénombrement des pays navigateurs. Cette île avoit conservé une partie de la prospérité dont elle jouissoit sous la domination des Sarrasins : mais les princes normands sans cesse en guerre dirigeoient exclusivement leur marine vers les expéditions militaires; et la Sicile étoit plutôt un lieu d'approvisionnemens, d'entrepôt et d'échanges pour les étrangers, qu'un pays adonné aux entreprises du commerce maritime.

Marseille, la seule des villes méridionales de la France qui occupât un rang parmi ce qu'on pouvoit, à cette époque, appeler des puissances maritimes, réunissoit à son pavillon quelques villes de la Provence et du Languedoc, qui commençoient à sortir de l'état de langueur où les avoit jetées l'anarchie des siècles précédens. Ses flottes s'étoient signalées par des expéditions guerrières; à une époque où la marine militaire ne se composoit que de navires des particuliers, ce fait constate qu'elle avoit conservé une partie de sa prospérité. Plus anciennement commerçante que les villes d'Italie dont je viens de parler, elle avoit éprouvé des révolutions qui troublèrent souvent la paix de ses habitans et compromirent leur indépendance politique, mais sans détruire le commerce auquel on a vu, t. I.er, pages lxij et suivantes, qu'elle se livroit dans la Syrie, dans l'Egypte et sur les côtes septentrionales de l'Afrique. Le voisinage la mettoit aussi en rapport avec les villes d'Italie et d'Espagne.

Le commerce de la Méditerranée étoit encore partagé dans une proportion assez considérable par les Sarrasins [2]. A cette époque plus qu'à toute autre, les animosités nationales ne

[1] Murat. *Antiq. Ital.* t. II, col. 885 *et seqq.* — [2] *Hist. Sicul. Saracen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. I.er, part. II, pag. 251.

faisoient point obstacle aux négociations entre les sujets des états belligérans. Les Sarrasins paroissent avoir été divisés en deux classes : l'une, de pirates qui, sans considérer si leur nation étoit ou non en guerre avec les navigateurs dont ils attaquoient les navires, exerçoient sans cesse des hostilités et des prises; l'autre, de commerçans qui, occupés uniquement de leur trafic, s'y livroient même avec ceux à qui leur souverain faisoit la guerre.

Les villes que je viens de nommer ne prirent point une part active à la première croisade. Sans qu'il soit nécessaire d'examiner si quelques intérêts secrets ne s'y opposèrent pas, il suffit de remarquer que leur marine n'étoit pas, à cette époque, assez considérable pour transporter les immenses armées qui se dirigèrent vers la Terre sainte. Ce fut par la voie de Constantinople que la plus grande partie des croisés se rendit dans la Palestine.

Mais, attentifs aux résultats, les commerçans de ces villes tenoient leurs navires à la portée des côtes que suivoit l'armée des croisés. A la nouvelle des premiers succès, ils s'empressèrent de fournir les vivres et les munitions dont avoit besoin un pays où les récoltes avoient été ravagées à-la-fois par les vainqueurs et par les vaincus; ils rapportèrent en échange de riches cargaisons de marchandises asiatiques, entassées dans les villes de la Syrie [1]

Les plus actives relations ne tardèrent pas à s'établir entre les commerçans européens et le nouveau royaume de Jérusalem. Dans tous les ports de l'Italie et de la Provence, on s'occupa du soin de construire et d'équiper des navires. Les procédés de la navigation se perfectionnèrent, et leur connoissance devint de plus en plus générale, comme on peut en juger par les détails curieux que les historiens du temps nous donnent sur cette branche importante de l'industrie humaine [2]; les croisades nouvelles s'effectuèrent par des transports maritimes; et les commerçans de la Méditerranée, après avoir rempli ce premier objet, qui seul étoit déjà pour eux une source de profits considérables [3], ramenoient leurs navires chargés de marchandises asiatiques.

[1] Guill. de Tyr, *Hist. Hieros.* lib. VII, cap. XXI; lib. XIII, cap. V. — [2] Gaufr. Vinisauf, apud Gale, *Hist. Angl. Script.* t. II, pag. 273. — [3] Muratori, *Antiquit. Ital.* t. II, col. 905.

Les circonstances semblèrent se multiplier pour rendre ces spéculations lucratives. La grande révolution qui avoit entraîné tant d'Européens sur les rivages de la Syrie, exerça en Europe une influence dont, sans doute, les auteurs de la première entreprise ne s'étoient pas doutés; et cette influence étoit de nature à s'accroître, quel que pût être dans la suite l'affoiblissement du zèle religieux.

Les croisés, sortis du sein d'états qui commençoient à peine à connoître les jouissances du luxe, et dans lesquels même ces jouissances étoient le partage exclusif d'un petit nombre, s'étoient rendus dans la Palestine, les uns par les villes maritimes riveraines de la Méditerranée, où l'industrie manufacturière et le commerce commençoient à répandre l'aisance et la civilisation; les autres, en traversant les plus riches et les plus florissantes provinces de l'empire grec.

Il falloit long-temps sans doute pour que ce spectacle apprît aux guerriers européens les secrets d'une opulence qu'ils admiroient, que peut-être même ils ne tardèrent pas à envier : mais quelques instans avoient suffi pour leur donner le goût des jouissances dont le commerce est la source.

Les villes maritimes surent mettre à profit tant de circonstances favorables. Il suffit, pour s'en convaincre, d'indiquer ce que nous connoissons des priviléges que les nouveaux maîtres de la Syrie et de la Palestine leur accordèrent depuis la première jusqu'à la seconde croisade, c'est-à-dire, dans un espace de moins de cinquante ans.

Les Génois en obtinrent à Antioche en 1098 [1] et 1127 [2]; à Jaffa, Césarée et Saint-Jean d'Acre, en 1105 [3]; à Tripoli, en 1109 [4]; à Laodicée, en 1108 [5] et 1127 [6] : les Vénitiens, à Jaffa en 1099 [7], et dans tout le royaume de Jérusalem en 1111 [8], 1113 [9], 1123 [10] et 1130 [11] : les Pisans, à Jaffa, Césarée et Saint-Jean d'Acre, en 1105 [12], et à Antioche en 1108 [13] : les Marseillais, dans tout le royaume de Jérusalem, en 1117 [14] et 1136 [15].

[1] Fanucci, *Storia dei tre celebri popoli* &c., t. I.er, pag. 142. — [2] *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. III, pag. 104. — [3] Fanucci, t. I.er, pag. 162. — [4] Fanucci, t. I.er, pag. 165. — [5] Fanucci, t. I.er, pag. 163. — [6] *Nouv. Mémoires de l'Acad. des inscript.* t. III, pag. 104. — [7] Fanucci, t. I.er, pag. 152. — [8] Marin, *Storia* &c., t. III, pag. 32. — [9] Marin, *ibid.* pag. 48 et 146. — [10] Guill. de Tyr, *Hist. Hieros.* lib. XII, cap. XXV. — [11] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 918. — [12] Fanucci, t. I.er, pag. 162. — [13] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 906. — [14] Ruffi, *Histoire de Marseille*, pag. 318, 332 et 335. — [15] Papon, *Histoire de Provence*, t. II, pr. n. 14.

C'étoit une révolution immense dans le commerce de ces villes. Jusqu'aux croisades, quelques-uns de leurs navigateurs, admis par tolérance dans les ports de la Syrie, ne se livroient qu'en tremblant à des spéculations que le caprice d'un sultan pouvoit anéantir sans ressource; les croisades leur donnèrent les moyens de s'établir en maîtres dans les conquêtes des guerriers européens.

Par l'effet des concessions qu'ils avoient obtenues, les commerçans des villes maritimes jouissoient de diminutions considérables, quelquefois même d'un affranchissement absolu des droits d'entrée et de sortie sur les marchandises : exempts de la juridiction locale, et soumis exclusivement à des magistrats de leur nation, ils formoient dans le nouveau royaume des espèces de colonies indépendantes. Ils avoient, pour leur habitation et leur commerce, des quartiers réservés, des églises, des bains, des magasins nationaux, des places et des marchés où leurs magistrats exerçoient l'administration et la police. Il paroît même que ces magistrats étendoient leur autorité sur les commerçans des autres villes moins importantes qui, n'ayant pas obtenu de semblables priviléges, se plaçoient sous leur protection [1].

A cette époque où le commerce des Européens avec l'Asie prend une consistance et commence à recevoir des développemens qui n'ont cessé de s'accroître dans les siècles suivans, il me paroît utile de donner avec précision l'indication des différens points où s'approvisionnoient les navigateurs des villes maritimes de la Méditerranée.

Les documens du XII.[e] siècle indiquent presque exclusivement, du côté de la mer Noire, *Soldadia* [Soudak], située dans la partie méridionale de la Crimée [anc. Chersonèse Taurique]; Théodosie, qui, dans la suite, prit le nom de *Caffa,* vers la jonction de la mer Noire et de la mer d'Azof; Tana à l'extrémité de cette mer, près de l'embouchure du Don; Phasis sur la côte orientale de la mer Noire, à l'embouchure du Phase, lieux déjà tombés au pouvoir des peuples barbares qui s'avançoient sans relâche contre l'empire grec; et Trébizonde, au midi de la mer Noire, dépendant encore de cet empire.

[1] D. Vaissette, *Histoire de Languedoc,* t. III, pag. 531. Pauli, *Codice diplomatico del S. militare Ordine Gerosolimitano,* num. 132.

Sur la Méditerranée, au midi de l'ancienne Cilicie, qui, sous le nom de *petite Arménie*[1], formoit une principauté presque indépendante, se trouvoit Ajazzo [*Issus* des anciens][2].

Enfin tous les ports de la Syrie, à mesure que les croisés y établissoient leur domination, étoient ouverts aux commerçans européens. Il en fut de même de l'île de Chypre lorsqu'elle devint une conquête des Francs.

On a vu que les Vénitiens avoient depuis long-temps obtenu, des empereurs grecs, des priviléges si avantageux, que par le fait ils exerçoient le commerce exclusif de la mer Noire; ils eurent soin de les faire renouveler après la première croisade[3] : mais ils ne tardèrent pas à trouver des rivaux. Les Génois[4] et les Pisans[5] y furent admis dès la première moitié du XII.e siècle. Ces derniers établirent sous le nom de *Portus Pisanus* un port qui rivalisoit avec la colonie vénitienne de Tana[6]. Ces événemens achevèrent d'anéantir les restes languissans du commerce des sujets de l'empire grec.

Il ne paroît pas qu'à cette époque les commerçans de Marseille aient dirigé leurs opérations vers la mer Noire. La prudence, qui fut toujours le caractère distinctif des magistrats de cette ville, leur fit sans doute prévoir qu'une rivalité avec les Vénitiens ameneroit tôt ou tard des guerres; la concurrence des Pisans et des Génois devoit encore compliquer cette situation: mais on ne peut douter de leurs relations dans les principaux marchés de la Grèce[7].

Quant aux autres ports, et notamment à ceux qui étoient possédés par les croisés, les Européens y étoient indistinctement admis, sans autres restrictions que celles qui pouvoient résulter du plus ou du moins d'harmonie entre eux et les gouvernemens locaux, sans autres avantages que ceux qu'ils pouvoient obtenir en se rendant utiles ou nécessaires dans leurs relations.

Je ne parle point des ports de l'Égypte et de l'Afrique septentrionale; j'aurai occasion de m'en occuper dans la suite.

Jusqu'au moment des croisades, le transport des marchan-

[1] Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. IV, part. IV, cap. IV. — [2] Abulfeda, *Opus geograph.* ap. Büsching, *Magasin hist. und geogr.* part. V, pag. 302. — [3] Diplômes de 1109, 1127, 1136, cités par Marin, t. III, pag. 28 et 51. — [4] Diplômes de 1150, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, p. 264. — [5] Diplômes de 1111 et 1112, cités par Fanucci, t. I.er, p. 167 et suiv. — [6] Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, pag. 39. — [7] Timario, *Dialogus satyricus*, dans le t. IX, pag. 171, des *Notices et Extraits des manuscrits de la Bibliothèque royale*.

dises que la Chine, l'Inde et l'intérieur de l'Asie fournissoient à l'Europe, étoit abandonné aux peuples dont il falloit traverser le territoire. Ces peuples mettoient même une extrême importance à conserver cette industrie et à écarter ceux qui essayoient de la partager avec eux [1]. Cet état de choses subsista probablement encore pendant les premières années du XII.e siècle. Les commerçans des villes maritimes de la Méditerranée venoient chercher dans les ports que j'ai indiqués les marchandises apportées par des caravanes asiatiques, et les Européens n'avoient que des notions confuses et presque fabuleuses sur des contrées dans lesquelles ils n'avoient pas pénétré.

Mais bientôt, à la suite des guerriers qui fondoient un royaume dans la Syrie et portoient leurs conquêtes jusqu'aux limites de la Mésopotamie, les commerçans d'Europe essayèrent de pénétrer dans l'intérieur de l'Asie et d'aller eux-mêmes chercher les marchandises qui jusque-là ne leur étoient parvenues que par des intermédiaires, après plusieurs changemens de mains. Ce que les nouveaux rapports de l'Europe avec l'Asie centrale permettoient d'entreprendre de ce côté, l'esprit de commerce et le désir du gain durent aussi exciter à le faire dans l'Asie septentrionale; peut-être même les relations des Européens avec ces pays sont-elles plus anciennes [2]. Il est probable que les Vénitiens, dès qu'ils eurent établi leur commerce dans la mer Noire, ne négligèrent pas de suivre les voies par lesquelles, dès les temps les plus reculés, les Grecs, les Romains, et les commerçans de Constantinople, avoient parcouru le nord de l'Asie [3]; et sans doute les célèbres voyageurs Nicolas et Marc-Paul, dont je vais bientôt parler, n'ont pas été les premiers qui aient parcouru les pays dont ils nous ont laissé la description : mais les relations de ceux qui les ont devancés ne nous sont pas parvenues. Le document le plus ancien qui nous reste est l'Itinéraire du Juif Benjamin de Tudèle, composé dans la seconde moitié du XII.e siècle. Il est douteux qu'il ait visité tous les pays dont il parle; on peut croire du moins qu'il a recueilli ce que d'autres lui en avoient appris : car, parmi beaucoup de

[1] Menander Protector in *Byzant. hist. Script.* pag. 107, 110 et 140. De Guignes, *Mém. de l'Acad. des inscript.* t. XXXII, pag. 357; t. XXXVII, pag. 476. M. Abel-Rémusat, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. VIII, pag. 124. M. de Saint-Martin, *Mémoires sur l'Arménie*, t. II, pag. 41. — [2] Ascelin, pag. 69. — [3] Ammian. Marcellin. lib. XXIII, cap. VIII. M. Abel-Rémusat, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. VII, pag. 412 et suiv.

fables, son voyage offre des notions dont les voyageurs des siècles suivans ont confirmé la vérité.

Heureusement pour les nouvelles entreprises des Européens, une des plus grandes révolutions dont l'Asie eût jamais été le théâtre, coïncida avec les croisades.

Vers la fin du XII.e siècle, les Tartares Mongols, sortant de l'obscurité, s'avancèrent à la conquête de vastes états qui à peine soupçonnoient leur existence [1] ou qui méprisoient leur foiblesse. Partout où ils parurent, ils soumirent les peuples et détrônèrent les souverains. Les ruines des villes qui, long-temps après que le torrent se fut épuisé en s'étendant et en se divisant, effrayoient les voyageurs, attestoient ce qu'il en coûtoit pour leur résister.

Mais les orages ont leurs bienfaits. L'invasion des Mongols dans l'Asie, en brisant les barrières qui séparoient les divers états et multiplioient les difficultés du commerce, fit en quelque sorte disparoître les distances. Les communications qui d'abord avoient servi au passage des armées, et, quand tout fut soumis, à transmettre les ordres du *seigneur des seigneurs* à ses généraux et à ses innombrables vassaux, devinrent utiles aux commerçans; elles facilitèrent les relations entre les pays qu'elles traversoient; des cités ou du moins des stations furent établies au milieu des déserts que la nature avoit faits et que la fureur des conquérans avoit multipliés.

Cette invasion eut surtout pour effet d'anéantir le plus puissant des obstacles qui s'étoient jusqu'alors opposés aux voyages des Européens dans l'Asie centrale; la haine religieuse que leur portoient les musulmans. Les Mongols, maîtres de tous les pays, depuis le Volga jusqu'au golfe Persique, et peu disposés à adopter les préjugés religieux de leurs ennemis, virent sans prévention et même avec une sorte de faveur les voyageurs chrétiens [2]. Peut-être, sans ce grand événement, les Européens, après une possession et une connoissance éphémères des côtes de la Syrie, auroient continué de rester dans l'ignorance sur l'état de l'Inde et de la Chine, jusqu'au moment où le passage du cap de Bonne-Espérance leur auroit permis d'y aborder.

Ce ne furent même pas les opérations commerciales qui

[1] Math. Paris, *Hist. major*, ad ann. 1241. — [2] Sanuto, *Secreta fidelium crucis*, lib. 1, part. 1, cap. 1.

donnèrent lieu aux premiers voyages dans le nord de l'Asie dont les relations nous sont parvenues. Les Mongols avoient envahi la Russie, la Pologne, la Hongrie; un prince latin, établi à Antioche, n'avoit pu conserver sa principauté qu'en se rendant vassal de leur chef [1]. Ils menaçoient à-la-fois l'Europe et la Palestine. Le pape, le roi de France, l'empereur d'Allemagne, avoient été sommés de reconnoître la toute-puissance du grand Khan; et la terreur étoit telle, que, s'il faut en croire un auteur contemporain, les pêcheurs de Frise et de Gothie n'osèrent, en 1238, se rendre à la pêche des harengs sur les côtes de l'Angleterre [2].

L'Europe épuisée, par les guerres qu'elle soutenoit contre les Mahométans, et menacée d'un nouveau fléau, conçut le projet, ou de conjurer l'orage en convertissant les chefs mongols au christianisme, ou de le diriger contre ses ennemis. A la voix du souverain pontife, de pauvres religieux partirent pour la Tartarie; et sans autre secours que leur courage, sans autres armes que la parole qui avoit triomphé des Césars et dompté la férocité des destructeurs de l'empire romain, ils arrivèrent, à travers d'affreux déserts et mille dangers, à ce célèbre Kara-Koroum, moins considérable et moins étendu qu'une des plus petites villes de France [3], d'où sortoient les ordres sanglans qui dans le même instant portoient le carnage et la terreur des rives du Hoang-ho à celles de la Vistule.

Les deux premiers missionnaires qui firent ce voyage sont Ascelin, moine dominicain, en 1245, et Plan Carpin, de l'ordre de Saint-François, en 1246. Rubruquis, du même ordre, reçut une semblable mission de S. Louis en 1253. Leurs relations ont été conservées. D'autres missionnaires, sans une destination aussi précise, allèrent prêcher la foi chez les Tartares; mais il ne reste que quelques traces imparfaites de leurs voyages [4]. Les relations imprimées d'Ascelin, de Carpin et de Rubruquis; le récit des voyages que l'esprit de commerce fit entreprendre à Nicolas et Marc-Paul, dans la seconde moitié du XIII.e siècle; une relation du voyage fait par Odéric de Portenau dans l'Inde et la Chine en 1318; un itinéraire du Florentin Pegolotti rédigé en 1335, mais évidemment d'après des voyages

[1] Matth. Paris, ad ann. 1246.— [2] Mauh. Paris, ad ann. 1238.— [3] Rubruquis, pag. 106.
[4] Mosheim, *Hist. eccl. Tartar.* pag. 193. *Hist. littér. de la France*, t. XVI, pag. 123

antérieurs, sont, en les réunissant à l'ouvrage de Benjamin de Tudèle, les documens[1] à l'aide desquels j'essaierai de constater les directions suivies par le commerce en Asie dans les XII.e et XIII.e siècles, dont je m'occupe particulièrement[2].

On pouvoit suivre, pour arriver à la Chine septentrionale, connue alors sous le nom de *Cathay*[3], deux directions principales; les indiquer, c'est faire connoître en même temps celles des caravanes asiatiques qui apportoient vers l'Europe les marchandises de l'Asie orientale.

L'une de ces directions avoit lieu au nord, l'autre au midi de la mer Caspienne.

Celle du nord étoit probablement suivie par les Grecs du temps d'Hérodote. Il ne paroît pas même qu'elle ait été entièrement abandonnée du temps des Romains, lorsque la conquête de l'Égypte leur procura la facilité de faire le commerce dans les mers de l'Inde, et que, maîtres d'une partie de l'Asie centrale, ils furent à portée de suivre la direction qui a lieu au midi de la mer Caspienne. On a vu, t. I.er, page lix, que l'invasion des Arabes en Égypte et en Asie, au VI.e siècle, avoit forcé les Grecs à la reprendre avec une nouvelle activité.

Les commerçans européens se rendoient en Crimée au port de *Soldadia* [Soudak], où, indépendamment des denrées et des matières premières destinées à l'empire grec, ils se procuroient des pelleteries et d'autres objets recherchés dans l'Inde et dans la Chine[4]; ils traversoient le pays des Chazares, où la ville de Crim[5] leur offroit un lieu de station très-fréquenté[6].

[1] Les lecteurs qui ont pu avoir la patience de suivre jusqu'au bout les fabuleuses relations de Mandeville, m'excuseront de n'en faire aucun usage. — [2] Je citerai Benjamin de Tudèle, d'après la traduction de Baratier; les Voyages d'Ascelin, de Carpin et de Rubruquis, d'après celle de Bergeron; la relation d'Odéric, d'après les *Acta sanctorum;* l'Itinéraire de Pegolotti, d'après l'édition de Pagnini, *Della decima.* Quant à Marc-Paul, il y a peu de questions plus controversées que celle de savoir en quelle langue il a dicté sa relation. Grynæus et M. Marsden présument que ce fut en langue vénitienne; Ramusio et le cardinal Zurla, en langue latine; M. Baldelli, en langue française. Le texte italien de Ramusio étant le plus répandu, j'ai cru devoir le préférer pour les citations. J'ai éprouvé un extrême embarras pour établir la synonymie des noms de pays et de villes employés par ces voyageurs. Ces noms varient dans leurs différens textes, et le plus grand nombre est évidemment altéré. J'ai pris le parti de les présenter tels qu'ils sont dans les textes que j'ai suivis, mais en caractères italiques. J'y ajoute le nom qui me paroît être le synonyme; et quoique je me sois toujours guidé par l'autorité des savans Zurla, Marsden et Baldelli, je n'entends les proposer que comme de simples conjectures — [3] M. Polo, lib. II, cap. VI. — [4] Rubruquis, pag. 2. M. Polo, lib. I, cap. I. Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 264 — [5] Ebn Batouta, trad. lat. de Kosegarten, pag. 19. De Guignes, *Hist. des Huns*, t. IV, pag. 343. — [6] On peut croire cependant, d'après d'Herbelot, *Bibl. orient.* voc. *Crim*, que Soudak et Crim sont la même ville.

En marchant à l'est, ils passoient le Don; après avoir franchi les déserts qui le séparent de l'*Edilia* [Volga], ils descendoient ce dernier fleuve jusqu'au grand marché d'*Assara* [Sarai][1], situé, à peu de distance de la mer Caspienne, sur la rivière d'Actuba, qui tombe dans le Volga. La navigation de l'Actuba et des voies de terre les conduisoient, en marchant vers l'est, à *Saracano* [Sarratschik], située sur le fleuve Jaïk [Ural][2]. Cette direction étoit encore suivie au XVI.e siècle, puisque, pour la rendre plus facile, Selim II avoit repris un ancien projet de joindre le Don au Volga par un canal[3].

Ceux qui vouloient éviter cette traversée de terre se rendoient, par la navigation jusqu'au fond de la mer d'Azof, à Tana. En remontant le Don jusqu'au point où il se rapproche le plus du Volga, on arrivoit à *Ouchaca* [Uwieck][4]; de là on se dirigeoit sur Sarratschik. On pouvoit même encore, au lieu de remonter le Don, partir de Tana, et, en longeant le pied du Caucase, arriver à *Gittarchan* [Astrakan], située sur le Volga, peu loin de son embouchure[5]; on remontoit le fleuve jusqu'à Sarai, et l'on atteignoit ainsi Sarratschik.

Les caravanes parties de cette ville traversoient les pays situés au nord du lac ou mer d'Aral, et se dirigeoient vers *Armalecco* [Armalick], dans le pays de Gète[6]. Le plus souvent néanmoins on prenoit pour arriver à Armalick une direction moins septentrionale. De Sarratschik, une route entre la mer Caspienne et le lac d'Aral descendoit à *Organci* [Urgenz], où ceux qui avoient des marchandises à vendre trouvoient le moyen de s'en défaire avantageusement[7]. D'Urgenz, les caravanes remontoient, en laissant le lac sur leur droite, jusqu'à *Oltrarre* [Otrar], ville qui étoit le rendez-vous des marchands venant de la Tartarie et de l'Asie centrale[8], d'où l'on arrivoit à Armalick.

On entroit alors dans le désert de *Lop* [Coby][9], où se trouvoit *Chamul*, espèce d'oasis dont les habitans poussoient l'hospitalité, si ce n'étoit pas un singulier genre de spéculation,

[1] Const. Porphyrogen. *De admin. imp.* lib. II, cap. XLII. Rubruquis, pag. 136 et suiv. M. Polo, lib. I, cap. I. Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 365.— [2] Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, pag. 1.— [3] Paruta, *Historia Venetiana*, part. II, pag. 16.— [4] M. Polo, lib. I, cap. I. — [5] Pegolotti, *ubi suprà.* — [6] Mosheim, *Hist. Tart. eccles.* pag. 196. Pegolotti, *ubi suprà.* — [7] Pegolotti, *ubi suprà.* — [8] Abulfarage, *Hist. dynastiar.* trad. latine de Pococke, pag. 264. — [9] M. Polo, lib. I, cap. XXXV.



jusqu'à livrer leurs femmes et leurs filles aux voyageurs [1]. C'étoit là que les caravanes renouveloient leurs provisions pour continuer la traversée et se rendre à *Succuir*, lieu renommé par la production de la rhubarbe, que les commerçans venoient chercher des lieux les plus éloignés [2]. On passoit par *Campion* [Kan-tcheou] et *Ezina*, pays sans commerce [3], mais utiles pour les stations et l'approvisionnement des caravanes.

En continuant la direction à l'est, on entroit dans une province que Marc-Paul appelle *Erginul* [4]. Après huit jours de route, on arrivoit à celle d'*Egrigaia*, appelée *Organum* par Rubruquis [5]; on trouvoit la ville de *Calacia* ou *Coilac*, suivant Rubruquis, située sur le fleuve Hoang-ho, où se fabriquoient des étoffes de poil de chameau et de laine d'une grande beauté, que les commerçans répandoient en tout pays [6]. On traversoit le Tenduck, contrée fameuse par les fables qu'on a débitées sur le prêtre Jean [7], mais plus connue des commerçans par ses pierres de lapis-lazuli et ses étoffes de laine fine, de soie et d'or [8]. On se rendoit ensuite à *Cianganor* [Tchahannor] [9], d'où, se dirigeant vers *Xandu* [Chantu], on arrivoit à *Cambalu* [Pékin], ville capitale du Cathay.

Ceux qui, arrivés à Urgenz, vouloient suivre une direction moins septentrionale, traversoient le désert de Kesna, pour se rendre à *Bocara* [Bokhara] [10], capitale du Mawaralnahar [la Transoxiane des anciens]; de là ils alloient à *Samarchan* [Samarkand] [11], puis à *Cascar* [Cashgar], pays très-commerçant [12]. Après avoir passé *Cotam* [Khoten] et Peym, où se faisoit un assez grand commerce de soie, de musc et de diverses pierres précieuses [13], on entroit dans le désert de Coby. Les points de repos pour cette partie du désert étoient, à d'assez

[1] M. Polo, lib. I, cap. XXXVII. — [2] M. Polo, lib. I, cap. XXXVIII. M. Marsden, page 179, croit que c'est So-tcheu; voir aussi Forster, *Hist. des découv.* t. I.er, pag. 219 et 390. — [3] M. Polo, lib. I, cap. XXXIX et XL. — [4] M. Polo, lib. I, cap. L. — [5] M. Polo, lib. I, cap. LI. Rubruquis, p. 52. — [6] Rubruquis, p. 52. M. Polo, lib. I, cap. LI. Il est impossible de ne pas avouer avec M. Abel-Rémusat, *Journal des savans*, 1818, page 545, que la plupart de ces noms n'appartiennent point à la langue des Tartares. On ne sauroit en conclure, et ce savant a soin de le reconnoître, que Rubruquis et Marc-Paul aient indiqué des lieux fabuleux : mais l'embarras où ils étoient pour bien les entendre et les retenir, et la faute des copistes, ont dénaturé les noms véritables. Aussi je rappelle que toutes mes synonymies ne sont que de simples conjectures. — [7] M. Polo, lib. I, cap. LII. — [8] M. Polo, lib. I, cap. LIII. — [9] M. Polo, lib. I, cap. LIV. *Hist. génér. de la Chine*, t. IX, pag. 413. — [10] M. Polo, lib. I, cap. I. De Guignes, *Hist. des Huns*, t. IV, pag. 343. — [11] M. Polo, lib. I, cap. XXX. — [12] M. Polo, lib. I, cap. XXIX. — [13] M. Polo, lib. I, cap. XXXI, XXXII, XXXIII.

grandes distances, *Ciarcian*, renommée par ses pierres précieuses [1]; Lop, située près du lac de ce nom, où les caravanes se fournissoient de vivres [2]; *Chinchitalas* [Tchahan-tcheou], où se fabriquoient des toiles d'amiante [3]. En sortant du désert, après une route de trente journées, on arrivoit à *Sachion* [So-tcheou], dans le Tengut (partie du Chensi) [4]; de là on se dirigeoit sur *Campion* [Kan-tcheou], d'où l'on arrivoit à Pékin.

Il est probable qu'on suivoit aussi une voie anciennement connue, comme je l'ai dit, t. Ier, pages xxxj et lv. Elle consistoit à entrer par la mer Noire dans le Phase, à remonter ce fleuve, à traverser le court espace de terre qui le sépare du Kour [anc. *Cyrus*] pour gagner la mer Caspienne. *Tifflis* [Teflis] devoit sans doute sa grande prospérité au commerce qui se faisoit par ce moyen [5]. Une navigation assez périlleuse conduisoit, soit au port de Mangischlak, d'où l'on se dirigeoit sur Otrar, soit au port de Strava [Asterbat], d'où l'on alloit à *Balach* [Balk, l'ancienne *Bactra*] joindre la route que je vais indiquer.

Les deux voies que je viens de tracer avoient pour objet principal le commerce de la mer Noire et de Constantinople. Une route au midi de la mer Caspienne servoit plus particulièrement à approvisionner les ports de la Méditerranée. On partoit de *Giazza* [Ajazzo] dans la petite Arménie, ou de Trébizonde [6].

De l'un et de l'autre de ces points, on alloit à *Argiron* [Erzeroum] [7], marché fréquenté par toutes les caravanes, et le centre du commerce de cette partie de l'Asie.

D'Erzeroum, la route se dirigeoit vers *Tebriz* [Tauris], ville qui, indépendamment de son commerce propre, consistant en fabrication d'étoffes de soie et d'or, recevoit par les caravanes de l'Asie centrale les perles, l'indigo, les épiceries, et les autres marchandises de l'Inde et de la Chine, que la navigation apportoit dans le golfe Persique [8]. La route, à partir de Tauris, se dirigeoit par *Sultania* [Solthaniah] [9], *Casibin* [Caswin] [10], Damegan [11], Nishapore [12]. Il falloit ensuite traverser le désert qui sépare la Perse du Mawaralnahar [13], pour arriver à *Sapurgand*

[1] M. Polo, lib. I, cap. XXXIV. — [2] M. Polo, lib. I, cap. XXXV. — [3] M. Polo, lib. I, cap. XL. Voir le texte vieux français, chap. LX, omis par Ramusio. — [4] M. Polo, lib. I, cap. XXXVII. — [5] M. Polo, lib. I, cap. V. — [6] M. Polo, lib. I, cap. I. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 986. — [7] M. Polo, lib. I, cap. IV. Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 9. — [8] M. Polo, lib. I, cap. IX. — [9] Oderic, *ubi sup.* pag. 987. Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 312. — [10] M. Polo, lib. I, cap. XI. — [11] Abulfeda, *ubi sup.* pag. 332. — [12] Abulfeda, *ubi sup.* pag. 341. — [13] Abulfeda, *ubi sup.* pag. 339.

[Schabarkan] et ensuite à Balk [1]. C'étoit, comme on l'a vu plus haut, à cette ville que s'embranchoit la route des voyageurs qui traversoient la mer Caspienne. De Balk, on arrivoit à *Thaican* [Thaiakan][2], puis à *Scassem* [Hism-abad][3], de là à *Balxiam* [Badakhshan], célèbre par ses mines de rubis-balais, dont il étoit défendu, sous peine de mort, de faire l'exportation sans la permission du roi [4], et enfin à *Carchan* [Yerkan], lieu de commerce et de station des caravanes [5]; d'où l'on atteignoit Campion, pour suivre jusqu'à Pékin la route que j'ai déjà tracée.

Lorsqu'au lieu de se rendre à cette dernière ville, les voyageurs vouloient aller vers la Chine méridionale, ils partoient de Campion et marchoient vers *Singui* [Si-gan-fou], capitale du Chensi, où se trouvoit l'animal qui produit le musc [6].

L'Itinéraire de Pegolotti indique une autre entrée dans la Chine méridionale. Les voyageurs continuoient la route de Pékin jusqu'au fleuve Hoang-ho, et de là se rendoient à une ville qu'il appelle *Cassai*. Si ce nom désigne *Quanzu* [Yen-tching], située vers l'embouchure de l'Hoang-ho, on s'y rendoit sans doute par le fleuve; si elle désigne *Quinsai* [Hang-tcheou-fou), plus méridionale, on entroit de l'Hoang-ho dans le canal impérial. Cette route étoit particulièrement suivie par les commerçans qui apportoient des valeurs métalliques, qu'ils échangeoient avec avantage contre le papier-monnoie dont on se servoit à la Chine [7].

On pouvoit enfin, lorsqu'on étoit arrivé à Badakhshan, au lieu d'entrer dans la Chine méridionale, aller vers l'Inde dans la direction du midi. Dix journées de chemin conduisoient à la province de *Bascià* [le Baltistan ou petit Thibet][8], et, après une traversée de sept jours, on arrivoit à la vallée de *Chesmur* [Kaschemir], d'où, suivant Marc-Paul, on pouvoit se rendre à la mer de l'Inde [9], c'est-à-dire, sans doute en s'embarquant sur une des rivières qui de ce pays tombent dans l'Indus, et en descendant ce fleuve. Cette dernière direction étoit probablement suivie du temps des Romains. Un itinéraire, dont quelques fragmens ont été conservés par Ptolémée [10],

[1] M. Polo, lib. I, cap. XXII. — [2] M. Polo, lib. I, cap. XXIII. Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 352 — [3] M. Polo, lib. I, cap. XXIV. — [4] M. Polo, lib. I, cap. XXV. Abulfeda, *ubi suprà*, pag. 352. — [5] M. Polo, lib I, cap. XXXI. — [6] M. Polo, lib. I, cap. L. — [7] Pegolotti, apud Pagnini, t. III, pag. 1. — [8] M. Polo, lib. I, cap. XXVI. — [9] M. Polo, lib. I, cap. XXVII. — [10] Ptolémée, *Geogr.* lib. I, cap. XI et XII.

constate que des rives de l'Euphrate les commerçans marchoient à l'orient jusqu'à Bactres [Balk], dans une direction qui, sauf quelques changemens dans les noms de lieux, ne diffère point de celle que je viens d'indiquer. De Bactres, on arrivoit à un point qui probablement étoit Badakhshan actuel, où deux routes s'offroient aux caravanes. Celles qui se disposoient à traverser la Tartarie et à se rendre à la Chine par sa frontière septentrionale, se dirigeoient au nord-est vers le pays qu'on nomme aujourd'hui petite Boukharie et l'Eygour, et sans doute suivoient la route précédemment tracée, ou quelque autre dans la même direction. Les autres caravanes continuoient de marcher presque en ligne droite vers l'est, à travers le Cashgar; et si leurs intérêts les appeloient du côté de l'Inde, elles pouvoient s'y rendre par la vallée de Kaschemir.

Ces voyages, dont la durée étoit d'environ six mois [1], exposoient les voyageurs aux plus grands dangers, non-seulement à cause de la difficulté des déserts qu'il falloit traverser, mais encore à cause de la férocité et des habitudes de brigandage des peuples dont on parcouroit le territoire. On voit cependant, par les relations des voyageurs, que les Tartares, accoutumés à réduire les étrangers en esclavage, protégeoient les marchands munis de passe-ports [2]. Au milieu des vastes steppes qu'ils habitoient dans des maisons ambulantes, ils n'étoient pas insensibles aux jouissances que le commerce peut procurer. Les étoffes de soie, d'or et d'argent, de la Chine et de la Perse, servoient à leur habillement d'été; les pelleteries apportées de Russie et de Boulgar, à leurs vêtemens d'hiver [3].

L'événement qui donna lieu à une guerre sanglante entre Gengis-khan et le roi du Kharizme prouve même que les Tartares prenoient part au commerce. Cent cinquante marchands chrétiens, musulmans et tartares, envoyés par Gengis-khan dans le centre de l'Asie, furent assassinés par l'ordre du gouverneur d'Otrar, qui s'empara de leurs trésors : Gengis-khan tira vengeance de ce crime contre le roi du Kharizme, qui refusoit satisfaction, et la victoire qu'il remporta fut le prélude des invasions des Tartares dans l'intérieur de l'Asie [4].

[1] Monte-Corvino, ap. Wadding, *Ann. Minor.* t. VI, pag. 70. — [2] Vincent de Beauvais, *Spec. hist.* lib. III, cap. LXXIII. — [3] Carpin, pag. 28 et 29. Rubruquis, pag. 13, 14 et 15. M. Polo, lib. I, cap. XLVI. — [4] Abulfarage, *Hist. comp. dynast.* trad. lat. de Pococke, pag. 284.

D'autres voies servoient à faire arriver dans les ports de la mer Noire, de l'Arménie et de la Syrie, les marchandises expédiées du midi et du centre de l'Asie. La nature invariable des lieux en indiquoit deux que j'ai déjà fait connoître avec quelques détails, t. I.er, pages xliv et suivantes.

Le point de départ de la première étoit aux bouches de l'Indus; celui de la seconde, aux bouches du Tigre et de l'Euphrate.

Les marchandises de la Chine méridionale, de l'Inde, et même de l'Arabie, arrivées par les voies maritimes que j'indiquerai plus bas, au grand marché de *Cambeth* [Cambaye, dans le Guzarate] [1], étoient conduites aux bouches de l'Indus, qu'elles remontoient tant qu'il étoit navigable. Des routes locales apportoient sans doute aussi dans les villes de commerce situées sur le cours du fleuve les productions de l'intérieur de l'Inde. En quittant l'Indus, ces marchandises étoient conduites à Caboul ou à Gaznah, marchés anciens et célèbres sur la frontière septentrionale de l'Inde [2]; en traversant le Candahar, le Tokaristan ou la Boukharie, elles parvenoient à la mer Caspienne par le moyen du Gihon [*Oxus* des anciens]. Mais, lorsque les Tartares eurent détourné ce fleuve dans le lac Aral, cette direction dut être abandonnée, ou du moins peu suivie. Les marchandises furent alors conduites par des voies de terre, soit jusqu'à la mer Caspienne, soit sur la route qui traversoit l'Asie centrale au midi de cette mer, soit au nord en allant jusqu'au Volga gagner la route septentrionale que j'ai indiquée.

La seconde voie commençoit au golfe Persique, et les marchandises suivoient deux routes distinctes. On pouvoit les débarquer à Ormuz, à l'entrée du golfe [3], où une route du midi au nord conduisoit, à travers le Laristan et le Kerman, à *Chiermain* [Kerman], célèbre par ses turquoises [4]; de là à *Cobinam* [Kebis], anciennement construite pour favoriser le commerce entre la Perse et le Sedjestan [5]. Après avoir franchi un désert, on arrivoit à *Iasdi* [Iezd], ville célèbre tant comme entrepôt et grand marché que par ses manufactures [6]. On pouvoit aussi, en traversant plus directement le désert, se rendre

[1] Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. I. — [2] Abulfeda, *Opus geograph.* pag. 349 et 351. — [3] M. Polo, lib. I, cap. XV. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 987. — [4] M. Polo, lib. I, cap. XIII, XIV et XVII. — [5] M. Polo, lib. I, cap. XVIII et XIX. — [6] M. Polo, lib. I, cap. XII.

de Kerman à Iezd, sans passer par Kebis [1]. D'Iezd on trouvoit Caswin, située sur la route déjà indiquée qui traversoit l'Asie centrale au midi de la mer Caspienne.

Le plus souvent, au lieu de prendre cette voie, qui n'étoit suivie que par les caravanes destinées à la Perse, ou par des commerçans que leurs intérêts appeloient dans ce pays, les marchandises étoient conduites par la navigation à Bassora, située au fond du golfe Persique, à peu de distance du point où le Tigre et l'Euphrate tombent dans la mer [2]. Les dangers du golfe Persique, le peu d'habileté des marins et la mauvaise construction des navires [3], forçoient à faire une station. Dans le x.e siècle, c'étoit à Siraf [4]; ce port ayant été abandonné, l'île de Keish étoit devenue l'entrepôt des expéditions pour Bassora [5].

Cette dernière ville recevoit aussi des marchandises par les caravanes qui traversoient la Perse de l'orient à l'occident, ou par celles d'Arabie [6]. De Bassora elles étoient portées, soit par des voies de terre, notamment à partir de *Baldach* [Bagdad] [7], soit par la navigation du Tigre, à Tauris. Arrivées à cette ville, une partie étoit dirigée vers les bords de la mer Noire au port de Trébizonde, et une autre vers la Méditerranée au port d'Ajazzo [8]. Un grand nombre de directions locales et moins connues s'embranchoient avec cette route, et par ce moyen les beaux tissus qui peut-être doivent leur nom de *mousselines* à la ville de *Moxul* [Mossul] où on les fabriquoit [9], les riches étoffes de soie et d'or de Bagdad [10] et de la Perse, notamment celles d'Istakhar et d'Iezd, parvenoient aux commerçans d'Europe.

Les ports de la Syrie étoient aussi approvisionnés par le moyen des caravanes. Les unes, comme dans les temps les plus anciens, partoient de l'Arabie, et, suivant invariablement les directions dont les livres de Moïse indiquent les premières traces, traversoient la Palestine pour se rendre à Antioche [11]. Les autres, partant de Bagdad, peut-être même de Bassora, traversoient avec des peines et des dangers infinis les déserts de la Mésopota-

[1] M. Polo, lib. I, cap. XIII. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 987. — [2] Benjamin de Tudèle, pag. 200. M. Polo, lib. I, cap. VII. — [3] M. Polo, lib. I, cap. XVI. — [4] *Anc. Relat. des Indes,* pag. 10. — [5] M. Polo, lib. I, cap. VII. Sanuto, *Secreta fidel. cruc.* lib. I, part. I, cap. I. — [6] Benjamin de Tudèle, pag. 200 et 211. Oderic, *ubi suprà.* — [7] M. Polo, lib. I, cap. VI. — [8] Sanuto, *ubi suprà.* — [9] M. Polo, part. I, cap. VI. — [10] M. Polo, lib. I, cap. VII. — [11] Alb. Acquens. *Hist. Hierosol.* lib. XII, cap. VIII.



mie, et portoient les marchandises à Damas, Antioche, Alep, et dans les différens ports de la côte où les commerçans d'Europe s'étoient établis [1]. Les succès des croisés ayant ouvert et en quelque sorte donné ces ports aux navigateurs européens, les communications par la Mésopotamie durent s'établir ou plutôt renaître telles qu'elles existoient autrefois.

Les deux Arménies, la *Zorzanie* [Géorgie], n'étoient pas seulement des lieux de transit et d'entrepôt pour faciliter les relations avec le nord, le centre et le midi de l'Asie : ces pays étoient habités par des peuples industrieux et de tout temps exercés aux opérations du commerce. On y cultivoit la soie, on y fabriquoit de riches étoffes [2]. Les Vénitiens et les Génois avoient obtenu dans la petite Arménie des priviléges qui leur facilitoient les communications avec les pays que je viens de nommer [3].

Parmi les états que les Turcs avoient fondés dans l'Asie mineure, celui d'Iconium ou de Roum se distinguoit par la puissance de ses chefs, dont la valeur et l'audace avoient souvent été fatales aux croisés. Indépendamment des productions du pays, telles que la soie, et principalement l'alun, dont les manufactures d'Europe faisoient une grande consommation [4], les navires européens y chargeoient non-seulement des marchandises qu'amenoient les caravanes d'Asie [5], mais encore celles qu'on y apportoit d'Alexandrie [6]. Les Vénitiens et les Génois y avoient obtenu la liberté du commerce, et la facilité de traverser le pays pour se rendre en Arménie et en Géorgie [7]. Les Marseillais y jouissoient sans doute des mêmes avantages. Rubruquis trouva des commerçans français à Iconium [8], et les draps de France étoient un grand objet de commerce à Satalie [9].

On ne peut se dissimuler combien les transports, par l'Asie centrale, des marchandises destinées à arriver aux ports de la Syrie, de l'Arménie ou de la mer Noire, étoient coûteux, soit par la longueur et la difficulté des voyages terrestres, soit par

[1] Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. I. — [2] M. Polo, lib. I, cap. V. — [3] Priviléges de 1201 et de 1245 au profit des Vénitiens, cités par Marin, t. IV, pag. 155. Priviléges au profit des Génois, de 1201 et de 1288. *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscr.* t. III, pag. 111. *Notices des manuscrits* &c., t. XI, pag. 19, 97 et suiv. — [4] Rubruquis, pag. 147. Pachymere, *Hist. M. Palæol.* lib. V, cap. XXX. Duc. Michaël, *Historia*, pag. 71. — [5] Sanuto, *ubi suprà*, lib. I, part. IV, cap. IV. — [6] *Capit. naut. pro emporio Veneto*, ann. 1255, cap. LXXXI. Caffaro, ap. Murat. *Rer. Ital. Script.* pag. 596. — [7] Traités de 1219 et de 1229, cités par Marin, t. IV, pag. 246 et 250. — [8] Rubruquis, pag. 147. — [9] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 48.

les risques auxquels les caravanes étoient exposées. Nous verrons bientôt que les Européens pouvoient se procurer une grande partie de ces marchandises en Égypte : cependant, même aux époques où le commerce avec ce pays fut le plus libre, les voies que je viens d'indiquer ne furent point abandonnées, parce que les souverains d'Égypte exigeoient dans leurs ports des droits considérables, qui compensoient ou peut-être qui excédoient les dépenses occasionées par les voyages à travers l'Asie; et même, s'il faut en croire quelques écrivains, les marchandises qui arrivoient au port d'Ajazzo étoient d'une meilleure qualité que celles qu'on achetoit à Alexandrie [1].

Le nord de l'Europe ne fut pas privé de toute participation à ce commerce. On a vu, t. I.er, page lxxj, qu'antérieurement aux XII.e et XIII.e siècles les marchandises asiatiques, arrivées par différentes voies à l'embouchure du Volga, se répandoient dans les pays situés à l'est et à l'ouest de ce fleuve, d'une part jusqu'à la mer Blanche, de l'autre jusqu'à la mer Baltique. Les itinéraires du XIII.e siècle constatent la continuation de cet état de choses. Marc-Paul atteste que, de son temps, les jaspes de Ciartiam étoient portés à *Ouchaca* [Uwieck] [2], ville située sur le Volga, au-dessous de *Bolgara* [Boulgar] [3]. Les Permiens venoient chercher les marchandises arrivées par ce fleuve, et donnoient en échange des pelleteries auxquelles les Chinois mettoient le plus grand prix. Les détails que donne sur ces pays le voyageur que je viens de citer, n'ont pu lui être fournis que par les commerçans qui les parcouroient [4]. La Kama, qui tombe dans le Volga et arrose la Permie, servoit à conduire les marchandises à Tscherden et à Petschora; de là elles étoient transportées sur les bords de la mer Glaciale, où les Norvégiens les recevoient en échange des produits de leurs pêches, de leurs pelleteries, et de quelques matières premières qu'ils recueilloient dans leur pays [5].

Des voies plus faciles et plus multipliées servoient à faire parvenir dans les ports de la Baltique les marchandises asiatiques, à travers la Russie. Une partie de celles qui arrivoient

[1] Sanuto, *Secreta fidelium crucis*, part. 1, lib. 1, cap. 1. — [2] M. Polo, lib. 1, cap. XXXIV. Je ne dois pas dissimuler que plusieurs éditions substituent à *Ouchaca* le mot *Cathajo*, et que M. Marsden a corrigé en ce sens le texte de Ramusio. — [3] M. Polo, lib. 1, cap. 1 Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 365. — [4] M. Polo, lib. 1, cap. XLIX; lib. III, cap. XLIV et XLV — [5] M. Polo, lib. III, cap. XLV.

à la mer Caspienne, remontoit le Volga, l'Ocha et la Moscha, qui de l'occident viennent tomber dans le Volga; elle étoit ensuite dirigée sur Nowogorod [1], marché fréquenté par les commerçans de Danemarck, de Suède et de Gothlande, long-temps avant que la ligue anséatique fût formée.

Les habitans de la Russie se rendoient aussi dans les ports de la mer Noire, où l'on a vu avec quelle affluence continuoient d'arriver les marchandises asiatiques. Rubruquis atteste qu'à l'époque de son voyage, au XIII.e siècle, les Russes y apportoient des fourrures et d'autres productions de leur pays, en échange desquelles ils recevoient des tissus de coton, de soie, des épiceries [2]. Au XII.e siècle, les expéditions des Vénitiens pour ce pays étoient en pleine activité [3], et ils avoient un consul à Soudak [4].

Les marchandises asiatiques remontoient le Don et les rivières qui y affluent, et, par le moyen soit de la navigation intérieure [5], soit de voies terrestres [6], dont le défaut d'écrits contemporains ne permet pas d'indiquer les directions avec précision, elles arrivoient au marché de Nowogorod.

Je ne dois pas néanmoins dissimuler que des écrivains distingués par leurs travaux historiques ont douté que le transport des marchandises asiatiques ait eu lieu de la mer Caspienne et de la mer Noire jusqu'aux bords de la Baltique [7].

Mais il me paroît difficile de partager leurs doutes. Ces relations, attestées par des monumens des X.e et XI.e siècles, que j'ai fait connoître, t. I.er, page lxx, par le grand nombre de monnoies arabes qu'on trouve dans ce pays, et que de savans académiciens du Nord attribuent aux opérations du commerce [8], sont encore constatées par des écrivains et des monumens du XIV.e siècle : il est naturel de croire qu'elles ont subsisté pendant le temps intermédiaire, c'est-à-dire, pendant les XI.e, XII.e et XIII.e siècles. Le commerce des pays littoraux de la Baltique avec la Russie n'est pas moins certain. On peut citer, entre autres preuves, un diplôme de 1188, énonçant que les Russes venoient

[1] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseat.* part. IV, cap. XVIII. Dreyer, *De inhumano jure naufr.* pag. 177. — [2] Rubruquis, pag. 3, 4 et 10. — [3] Justiniani, *Hist. Venet.* t. II, pag. 29. — [4] Marin, *Storia* &c., t. VI, pag. 69. — [5] Rubruquis, pag. 4, 7 et 53. — [6] Schlœzer, *Neuen Deutschen Merkur*, 1800, t. III, pag. 166. Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 380 et suiv. — [7] Aurivilius, *Disquisitio de nummis arabicis in Suegothia repertis*, inter *Nova Acta societ. Upsal.* t. II, pag. 79 *et seqq.* — [8] Ebn Batouta, trad. latine de Kosegarten, pag. 19. Chalcondylas, *Hist.* pag. 69 et 70. Paul Jove, *Script. rerum Moscov.* pag. 119.

à Lubeck, et que les commerçans de cette ville alloient en Russie [1]. Des documens historiques qui nous apprennent qu'un roi de Danemarck, en 1157, pilla une grande quantité de marchandises de Russie dans le port de Sleswick, ajoutent une nouvelle preuve [2]; car quelles pouvoient être ces marchandises apportées de la Russie, qui alors ne fabriquoit rien, sinon celles de l'Asie [3]?

Les pays situés à l'occident de la mer Noire vers l'embouchure du Danube participoient aussi au commerce avec l'Asie: mais il suffit de donner cette indication; j'entrerai dans quelques détails à ce sujet lorsque je parlerai du commerce de l'Allemagne.

Le but de ceux qui entreprenoient les voyages dont je viens de tracer les directions, étant de se procurer les productions de la Chine et de l'Inde, je suis naturellement conduit à réunir les documens qui nous sont parvenus sur l'état de l'industrie et du commerce de ces deux pays.

Marc-Paul est le voyageur de cette époque qui nous a laissé le plus de détails sur la Chine, où un long séjour et des fonctions publiques [4] le mirent à portée de recueillir des notions exactes.

Cambalu [Pékin], dont le nom signifie *la ville du Seigneur*, étoit une ville immense, où il arrivoit une si grande quantité de marchandises, surtout de soieries et de pelleteries, qu'elles eussent suffi, suivant l'expression de l'écrivain, *à la fourniture de l'univers* [5]. Une partie de ces marchandises étoit apportée par le fleuve *Pulisangan* [Lu-keu-ho], qui tombe dans la mer Jaune [6]. Marc-Paul n'indique aucun port commerçant sur tout le reste du littoral jusqu'à *Quanzu* [Hieu-tching], située vers l'embouchure du *Caramoran* [Hoang-ho], et dont le port étoit propre à contenir beaucoup de navires destinés au commerce et à des opérations de guerre [7]. Le grand canal qui de Pékin communiquoit à la Chine méridionale, rendoit sans doute inutile une navigation maritime dangereuse par elle-même. Ce canal traversoit le Caramoran, limite entre le Cathay

[1] Wesphal, *Monum. ined.* t. I, col. 1286. — [2] Lambert Alard, *Res Nordalbigenses*, apud Wesphal, *Monum. ined.* t. I, col. 1779. — [3] Voir, pour plus de détails, la dissertation de Rasmussen, *De Orientis commercio cum Russia et Scandinavia medio ævo*, Hafniæ, 1825. — [4] M. Polo, lib. I, cap. I. — [5] M. Polo, lib. II, cap. XVII. — [6] M. Polo, lib. II, cap. XXVII. — [7] M. Polo, lib. II, cap. LIV.

ou Chine septentrionale, et le Mangi ou Chine méridionale.

Cette dernière partie offroit les ports de commerce les plus nombreux. Vers le point où le canal impérial se joignoit au *Quian* [Yang-tse-kiang] étoit *Cayngui* [Chua-tcheou], d'où l'on exportoit beaucoup de riz et de blé pour Pékin [1]. A l'embouchure du fleuve, on trouvoit *Singui* [Kin-kiang], où l'activité commerciale et le nombre des navires étoient si grands, que Marc-Paul craint qu'on ne l'accuse d'exagération dans ce qu'il en dit [2]; et la même crainte a été partagée par ceux qui ont écrit après lui [3].

Parmi les villes commerçantes de cette contrée, il désigne *Iangui* [Yang-tcheou], où se faisoit un grand commerce d'ouvrages chinois [4], et *Nanghin* [Nankin], une des plus célèbres et des plus commerçantes villes de la Chine méridionale [5]. Vers l'embouchure du Cien-tang étoit la ville de *Quinsai* [Hang-tcheou-fou], au sujet de laquelle les voyageurs semblent avoir pris à tâche d'épuiser toutes les formules pour vanter sa grandeur et son commerce [6]. Son nom signifioit *la ville du Ciel*. C'étoit là que se terminoit la prolongation du canal impérial, depuis le point où il traversoit le Hoang-ho.

A l'ouest de Quinsai, sur les bords de la mer, étoit le port de *Gampu* [Kam-phou], lieu de rendez-vous de tous les navires étrangers qui venoient commercer dans la Chine [7].

Le port de *Fugiu* [Fu-tcheou] étoit peu fréquenté, quoique la province de *Concha* [Fokien], dont cette ville est la capitale, produisît quelques objets de commerce. Marc-Paul parle de la barbarie des habitans [8] dans les mêmes termes que les voyageurs arabes du IXe siècle [9]. On remarquoit, dans la même province, *Unguem* [U-ki-kien], qui fabriquoit de beau sucre, d'après un procédé nouveau introduit par les ordres du grand Khan [10]; *Cangiu* [Than-tcheou], que l'affluence des marchands nationaux et étrangers rendoit un lieu de foire permanente, et où remontoient les navires de l'Inde, chargés d'une grande quantité de sucre, de pierres précieuses, de perles et d'autres marchandises [11]; enfin *Zeitum* [Thsiuan-tcheou-fou,

[1] M. Polo, lib. II, cap. LXIV. — [2] M. Polo, lib. II, cap. LXIII. — [3] Martin, *Atlas Sinensis*, pag. 115. — [4] M. Polo, lib. II, cap. LX. — [5] M. Polo, lib. II, cap. LXI. — [6] M. Polo, lib. II, cap. LXVIII. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 990. — [7] M. Polo, lib. II, cap. LXVIII. — [8] M. Polo, lib. II, cap. LXXIII. — [9] *Anciennes Relat.* page 55. — [10] M. Polo, lib. II, cap. LXXV. — [11] M. Polo, lib. II, cap. LXXVI.

selon les uns[1], et Saunt-yo-tawn, selon d'autres][2], un des ports les plus actifs et les plus commerçans de cette contrée[3]. C'étoit le lieu de construction des navires chinois destinés au commerce de l'Inde[4].

Marc-Paul traversa l'intérieur de la Chine pour se rendre au royaume de *Mien-tien* [Pégu], et au royaume de *Mien* [Ava]. Dans la route qui le conduisit au premier de ces pays, il nomme plusieurs villes remarquables par leur commerce, leur industrie, et notamment par la fabrication des étoffes de soie et d'or et de celles de coton[5]; il remarqua que les environs du fleuve Caramoran abondoient en gingembre[6]; il traversa le Thibet, province ruinée par les guerres et peu civilisée[7]. Dans la province de *Caindu* [Yong-ning-fou], on recueilloit du girofle, du gingembre, de la canelle et d'autres épices. On y trouvoit des turquoises. Il y avoit un lac où l'on pêchoit des perles; mais cette pêche devoit être autorisée par le souverain, afin que l'abondance des perles n'en diminuât pas le prix. La coutume des habitans de Chamo de prostituer leurs femmes aux étrangers y étoit en usage[8].

Pour aller dans le royaume d'Ava, Marc-Paul visita la province de *Sindinfu* [Tching-tou-fou], l'une des plus riches de la Chine[9], et se rendit à *Cintigui* [Sui-tchou], ville considérable au confluent du Kiang et du Ma-hou. On y fabriquoit des étoffes d'écorce destinées à faire des vêtemens d'été, et d'autres de soie. Le fleuve et ses différentes branches servoient à un transport très-actif de marchandises[10]. De là il se rendit dans la province d'Amou, où la principale industrie consistoit à élever des chevaux, destinés à être portés dans l'Inde[11].

Marc-Paul avoit encore traversé la Chine dans une autre direction, pour se rendre de Pékin au port de Zeitum, où il s'embarqua. Dans cette route, il décrit *Pazanfu* [Pao-tin-fou], où l'on fabriquoit des étoffes de soie et d'or et des voiles très-légers[12]. De Pazanfu il alla à *Cianglu* [Moan-tchin], où l'on faisoit de très-beau sel, dont il décrit les procédés de

[1] De Guignes, *Hist. des Huns*, t. IV, pag. 169. — [2] Apetz, trad. lat. d'Ebn Batouta, pag. 24. — [3] M. Polo, lib. II, cap. LXXVII. Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 275. Voir M. Klaproth, *Journ. asiat.* t. V, pag. 44. — [4] Ebn Batouta, *ubi suprà*, page 16. — [5] M. Polo, lib. II, cap. XXVIII, XXIX, XXX, XXXIV et XXXVII. — [6] M. Polo, lib. II, cap. XXXII. — [7] M. Polo, lib. II, cap. XXXVII. — [8] M. Polo, lib. II, cap. XXXVIII. — [9] M. Polo, lib. II, cap. XXXVI. — [10] M. Polo, lib. II, cap. XLV. — [11] M. Polo, lib. II, cap. XLVII. — [12] M. Polo, lib. II, cap. XLIX

fabrication[1]; de là à *Cangli* [Y-tcheou], située sur un grand fleuve qui se rendoit à la mer, à peu de distance, et par lequel étoient apportées beaucoup de marchandises de soie et d'épiceries, qui donnoient un grand revenu aux douanes[2]. A l'orient, sur sa route, il visita *Tudinfu* [Tsi-nan-fou], où la production de soie étoit immense et le commerce très-actif[3]. En se dirigeant sur l'occident pour reprendre sa route, il passa par *Singuimatu* [Lin-tsin-tcheou]; c'étoit le point où le canal impérial se joignoit au fleuve Neïko, qui se rendoit à Pékin, et assuroit les approvisionnemens de cette ville immense[4]. Après avoir traversé quelques villes qui probablement partageoient le commerce des autres par leur situation sur le canal impérial[5], il arriva dans la ville de Quanzu, et suivit la route dont j'ai donné plus haut la description.

Marc-Paul, dont l'esprit observateur n'a pas manqué d'examiner tout ce qui intéressoit le commerce et l'industrie, a, comme on l'a vu, parlé de la fabrication du sucre et du sel; en nommant la ville de Tingui, il décrit les procédés pour la fabrication de la porcelaine[6]. Mais il garde le silence sur le thé et sur son usage, qui cependant étoient connus bien avant son voyage, puisqu'il en est fait mention dans la relation des Arabes du IXe siècle, publiée par Renaudot[7]. Il en est de même de l'établissement d'un tribunal maritime, du genre de ceux que nous connoissons en Europe sous le nom d'amirautés, qui existoit dans le port de Kam-phou, à l'effet de juger les différens qui pouvoient s'élever entre les négocians arrivés par mer pour y vendre leurs cargaisons. La grande géographie impériale de la Chine, et la description particulière de la province de Tchekiung, publiée vers la fin du XVIIe siècle, attestent que cette institution existoit bien avant le voyage de Marc-Paul[8]; et l'on a vu, t. Ier, page lxxxij, que les Arabes y avoient un cadi pour juger les contestations qui s'élevoient entre eux[9].

Ce voyageur atteste dans plusieurs chapitres ce qui avoit été dit avant lui, et ce que d'autres ont confirmé, sur l'usage du papier monnoie dans la Chine[10]. Il indique même avec attention

[1] M. Polo, lib. II, cap. L. — [2] M. Polo, lib. II, cap. LI. — [3] M. Polo, lib. II, cap. LII. — [4] M. Polo, lib. II, cap. LIII. — [5] Ces villes ne sont point indiquées dans le texte de Ramusio, mais seulement dans le texte français. — [6] M. Polo, lib. II, cap. LXXVII. — [7] *Anc. Relat.* pag. 31. — [8] M. Klaproth, *Journ. asiat.* t. V, pag. 40. — [9] *Anc Relat.* pag. 9 et 14. — [10] Rubruquis, pag. 91.

celles des provinces où ce papier avoit cours, et remarque que les étrangers, obligés de le recevoir en paiement, se trouvoient ainsi forcés d'acheter d'autres marchandises en remplacement de celles qu'ils avoient vendues [1]. Il ne dit point qu'il ait rencontré d'Européens dans les villes maritimes de la Chine; cependant des documens contemporains attestent qu'il s'en trouvoit [2].

Marc-Paul, s'étant rendu de la Chine au port d'Ormuz par la mer, ne nous a laissé aucun détail sur les voies qui pouvoient servir aux communications terrestres des différentes parties de l'Inde avec la Chine; il est certain néanmoins que ces communications n'étoient pas bornées aux seules voies maritimes. Dès les époques les plus anciennes, les provinces de l'Inde qui avoisinent la Chine avoient d'actives relations commerciales avec ce pays par les voies de terre [3]. Les écrivains chinois en attestent l'existence sous la dynastie des Song, montée sur le trône en 906 et détruite par les Mongols. On y lit que des ambassadeurs de l'Inde, accompagnés de commerçans, se rendoient en Chine par le désert de Chensi [4]. Ces relations n'avoient pas dû cesser; elles étoient plutôt de nature à s'accroître à mesure que la Chine recouvroit la paix, dont les guerres civiles et les invasions des Tartares l'avoient empêchée de goûter les bienfaits.

S'il faut ajouter foi aux inductions qu'un savant académicien du dernier siècle a tirées de quelques anciens écrivains de la Chine, ce pays auroit entretenu aussi des relations commerciales par la voie de terre avec les contrées voisines de la mer Glaciale. D'après ces extraits, les voyageurs quittoient la Chine supérieure, en partant d'une ville située au nord du fleuve Hoang-ho, qui probablement étoit Piljotaihotan. On passoit le désert de Chamo, pour se rendre à Kara-Koroum; on traversoit les pays situés au midi et à l'orient du lac Baikal, et l'on arrivoit à un pays que les Chinois appeloient Ta-han, et les Japonais Oku-Jeso, qui fait actuellement partie de la Sibérie [5]. Le but de ces voyages, s'il est bien certain qu'ils aient eu lieu, et surtout s'ils avoient pour objet le commerce, ne pouvoit être

[1] M. Polo, lib. II, cap. XVIII, LIX, LXVI et LXVII. — [2] Andr. de Perrugia, ap. Wadding, *Annales Minorum*, t. VII, pag. 54. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 990. — [3] M. Abel-Rémusat, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscr.* t. VIII, pag. 118. — [4] De Guignes, *Mém. de l'Acad. des inscr.* t. XLVI, pag. 544. — [5] De Guignes, *Mém. de l'Acad. des inscr.* t. XXVIII pag. 508.



que de se procurer les pelleteries du Nord par des échanges avec des caravanes qui seroient venues de la Russie et de la Sibérie jusqu'au lac Baikal. Mais il n'y a rien de certain à cet égard; et tout se réduit à de simples conjectures, comme ce que le même académiciena dit de la possibilité que les Chinois eussent dirigé leur navigation jusqu'au Kamtschatka et la Californie [1].

Il faut encore suivre Marc-Paul et les voyageurs contemporains dans la description du commerce maritime des pays voisins de la Chine. Ceux qui forment aujourd'hui le Tonquin et la Cochinchine produisoient quelques épiceries, et l'on y recueilloit un peu d'or; les habitans faisoient quelques échanges avec ceux de la Chine méridionale [2], et avec le pays de *Lochak* [Camboge], où l'on trouvoit des dents d'éléphant et des coquillages appelés *porcelaine blanche* [cauris], qui servoient de monnoie dans plusieurs contrées voisines [3].

Dans la presqu'île de Malacca se trouvoit le port du même nom, rendez-vous général des navires venant de la Chine et de l'Inde. Il avoit hérité du commerce de Singapura, détruite peu avant le voyage de Marc-Paul par le roi de Siam [4].

Les pays qui forment actuellement les royaumes d'Ava et de Pégu étoient encore peu civilisés; on y faisoit quelques échanges, surtout de l'or contre de l'argent, dans lesquels la proportion de ces deux métaux étoit de cinq à un [5].

Le Bengale entretenoit un grand commerce de toiles de coton, d'épiceries, de sucre, de riz et d'esclaves eunuques [6]. Le port de Chittagong [Chatigam] avoit des relations habituelles avec Malacca et Camboge [7]. La côte de Coromandel, si souvent exposée à une stérilité qui forçoit les parens à vendre leurs enfans, s'approvisionnoit de riz sur la côte de Malabar [8]. Dans le royaume que Marc-Paul appelle *Murphil* ou *Monsul* (peut-être l'ancien royaume d'Orissan), on faisoit un commerce considérable d'ivoire et de diamans [9], et surtout de beaux tissus de coton [10]. Les Banians, qui se livroient au trafic, jouissoient d'une grande réputation de probité; ils étoient si adroits et si officieux, que personne ne pouvoit se passer de leur ministère [11].

[1] Voir t. I.er, page lviij. — [2] M. Polo, lib. II, cap. XLVI, XLVII et XLVIII. — [3] M. Polo, lib. III, cap. V. — [4] M. Polo, lib. II, cap. XXXIX et XL; lib. III, cap. VIII. — [5] M. Polo, lib. III, cap. IX. — [6] Barros, *Decad.* lib. I, pag. 86. — [7] M. Polo, lib. II, cap. XLIII. — [8] M. Polo, lib. II, cap. XLV. — [9] Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 988. — [10] M. Polo, lib. III, cap. XXI. — [11] M. Polo, lib. III, cap. XXII.

Sur la partie de cette côte qui regarde Ceilan, on trouvoit les perles, sur la pêche desquelles Marc-Paul donne des détails curieux [1]. Le port de Kaël, voisin du cap Comorin, sur la côte orientale de la presqu'île, et celui de Coulan sur la côte occidentale, recevoient les navires qui venoient du golfe Persique, de l'Arabie et de la Chine méridionale, apportant les marchandises de leur pays, et important celles dont ils avoient besoin [2]. C'étoit là que débarquoient ceux qui amenoient de Perse et d'Arabie les chevaux qui manquoient dans l'Inde [3]. Le royaume de Dely [Calicut] produisoit des épiceries de diverses sortes [4], et les marchands de tous les pays y affluoient [5], encore bien qu'on y fût dans l'usage de piller les navires qui faisoient naufrage [6]. *Canam* [Tanah] et *Cambaja* [Cambaye], situées l'une à l'entrée, l'autre au fond du golfe qui séparoit le Malabar du Guzarate, étoient aussi des ports où les navigateurs de l'Inde et de la Chine apportoient des marchandises qu'ils échangeoient contre celles qui venoient du golfe Persique et de la mer Rouge. Les auteurs arabes en indiquent quelques autres qui servoient au même usage [7]. Dans l'état de la navigation à cette époque, c'étoit là qu'on abordoit lorsqu'on partoit d'Ormuz pour trafiquer dans l'Inde [8]. Mais la côte de Malabar et celle de Guzarate étoient infestées de pirates dont la rapacité et la hardiesse n'avoient point de bornes. Au dire de Marc-Paul, ils portoient leurs investigations jusqu'à purger les marchands afin de leur faire rendre les perles ou les diamans qu'ils auroient pu avaler pour les sauver [9]. Ce voyageur donne sur la navigation des Indiens et sur la construction de leurs navires des détails curieux, que des relations modernes ont confirmés [10]; mais il garde le silence sur la direction du commerce dans l'intérieur. J'en ai dit quelques mots page xx [11], et j'aurai occasion, quand je traiterai du commerce des XIVe et XVe siècles, de présenter des notions qui pourront suppléer à ce que laissent ignorer les documens de l'époque dont je m'occupe en ce moment.

[1] M. Polo, cap. III, lib. XX. — [2] Benjamin de Tudèle, pag. 53. M. Polo, lib. III, cap. XXIV et XXV. Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. I. Ebn Batouta, trad. lat. par Apetz, pag. 17. — [3] M. Polo, lib. I, cap. XI; lib. III, cap. XX. — [4] M. Polo, lib. III, cap. XXVII. Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 988. — [5] Ebn Batouta, *ubi suprà*, pag. 15 et 16. — [6] M. Polo, lib. III, cap. XXVI. — [7] Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 272. — [8] M. Polo, lib. III, cap. XXIX et XXX. Oderic, *ubi suprà*. Abulfeda, *ubi suprà*, pag. 271. Sanuto, *ubi suprà*. — [9] M. Polo, lib. III, cap. XXVII. — [10] M. Polo, lib. III, cap. I. — [11] Abulfeda, *ubi suprà*, pag. 270. Voir t. Ier, pag. liij.

On doit encore à Marc-Paul les renseignemens les plus exacts de cette époque sur le commerce des îles voisines de la Chine et de l'Inde.

Au nord-est de la Chine étoit *Zipangu* [le Japon], qui produisoit de l'or, des perles et des pierres précieuses; mais les étrangers y étoient difficilement admis pour commercer [1]. Dans la mer qui baigne la partie méridionale de la Chine, en face du golfe de *Cheinan* [Hai-nan], et au-delà de l'île de ce nom, on comptoit un nombre infini d'îles abondantes en épiceries; les Chinois qui y commerçoient mettoient un an pour aller et revenir à cause des moussons [2].

On peut douter si Marc-Paul a entendu parler de Borneo, lorsqu'il nomme une île qu'il appelle *Giava :* mais, quelle que soit l'opinion très-controversable sur ce point, il est probable que les Chinois ont eu des relations avec Borneo pour s'y approvisionner des épiceries, qu'elle produit en si grande quantité, qu'au dire de ce voyageur c'étoit là que les commerçans tiroient la plus grande partie de ce qui étoit destiné à la consommation [3]; aussi cette marchandise étoit-elle au plus vil prix dans les ports de la Chine [4].

L'île qu'il appelle *Giava minore* [Sumatra], très-fréquentée par les navigateurs sarrasins [5], produisoit du camphre et des aromates tels qu'on n'en voyoit point en Europe, suivant les expressions du voyageur. Dans un des royaumes de cette île, à Fanfur, on recueilloit le sagou [6]. Marc-Paul parle d'une singulière spéculation commerciale qui s'y faisoit. Il s'y trouve une grande quantité de singes; les marchands en achetoient les peaux dont ils arrachoient le poil, à l'exception du menton et de quelques autres parties du corps, et les vendoient au loin comme des peaux de petits hommes d'un pays éloigné [7].

L'île de Zeilan ou Ceilan, située près de la presqu'île en-deçà du Gange [Taprobane des anciens, et Serendib des Arabes], étoit toujours, comme dans les temps les plus reculés, un grand centre du commerce de la mer Rouge, de l'Inde et de la Chine; elle produisoit surtout des rubis, des saphirs, des topazes, des améthystes et d'autres pierres précieuses [8]. Marc-Paul constate,

[1] M. Polo, lib. III, cap. II. — [2] M. Polo, lib. III, cap. V. — [3] M. Polo, lib. III, cap. VII. — [4] Oderic, ap. Bolland. 14 jan. pag. 998. — [5] M. Polo, lib. III, cap. X. — [6] M. Polo, lib. III, cap. XVI. Oderic, *ubi sup.* pag. 989. — [7] M. Polo, lib. III, cap. XII. — [8] M. Polo, lib. III, cap. XIX.

en parlant de cette île, l'usage habituel des navigateurs arabes de se servir de cartes géographiques [1].

Les voyageurs qui nous ont laissé sur l'Asie les précieux documens dont j'ai essayé de donner un extrait, n'avoient point visité les pays que baigne la mer Rouge. Marc-Paul, comme on l'a vu, avoit terminé sa navigation à Ormuz, et étoit revenu en Europe, en passant par la Perse et l'Arménie. Ce qu'il dit des productions et du commerce de l'Arabie, du port d'Aden, des autres ports de l'Yémen et du pays d'Oman [2], ainsi que des relations de ces pays avec l'Inde et l'Afrique, il l'avoit appris des navigateurs avec lesquels il s'étoit rencontré. Ces notions sont les mêmes que celles que j'ai données tome I.er, page lviij.

Marc-Paul n'a aussi parlé de l'Afrique que d'après les récits des Indiens, qui donnoient le nom d'Inde seconde aux côtes d'Afrique dont les habitans étoient en rapports avec eux. Commerce d'Afrique.

Les voies qui amenoient les marchandises asiatiques dans l'Égypte par la navigation de la mer Rouge [3] ou à travers l'Abyssinie et la Nubie, étoient les mêmes que celles que j'ai indiquées, t. I.er, page lviij [4]. Le Caire, auquel les Européens donnoient le nom de Babylone, étoit le centre des relations avec la mer Rouge, et par cette mer avec l'Arabie, l'Inde et l'Afrique orientale.

L'Égypte recevoit en outre, comme dans les temps plus anciens, et sans doute par les mêmes voies, car la nature des lieux permettoit peu de changemens, les productions de l'intérieur de l'Afrique, qui étoient apportées par des caravanes [5], dont j'ai indiqué la marche, t. I.er, pages xxiij et lxxxv.

Elle conservoit une partie de son ancienne et célèbre industrie, autant toutefois que l'industrie peut prospérer sous un gouvernement arbitraire et au milieu de révolutions militaires; et même l'art d'épurer et de raffiner le sucre y avoit été introduit avec succès [6]. Alexandrie étoit le lieu principal où s'approvisionnoient les Européens. Il paroît que Damiette [7] et quelques

[1] M. Polo, lib. II, cap. LXXVII; lib. III, cap. XIX. — [2] M. Polo, lib. III, cap. XXXIX, XL, XLI et XLII. — [3] Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 196. — [4] M. Polo, lib. III, cap. XXXIX. Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. I. — [5] Ebn Batouta, trad. lat. de Kosegarten, pag. 46. — [6] M. Polo, lib. II, cap. LXXV. Sanuto, *ubi suprà.* — [7] Joinville, *Vie de S. Louis*, pag. 31.

autres villes moins considérables jouissoient aussi de cet avantage [1].

Ces rapports commerciaux entre l'Égypte et l'Europe sont peut-être le phénomène le plus remarquable de cette époque. Les entreprises des croisés étoient spécialement dirigées contre les souverains de ce pays : elles le constituoient par le fait dans un état d'hostilité avec l'Europe entière ; et quoique, dans les premiers momens, les villes commerçantes n'eussent pas pris une part directe aux croisades, elles n'avoient pas tardé à devenir de puissans auxiliaires du nouveau royaume de Jérusalem. On pourroit en conclure, à juger les choses par ce qui arrive communément, que toutes relations entre les deux pays durent cesser.

Mais l'intérêt et la politique amenèrent d'autres résultats. Le débit des marchandises asiatiques étoit devenu pour les habitans de l'Égypte une si grande occasion de profits, et pour le fisc une source si abondante de revenus, que cet état d'hostilité ne porta jamais les sultans à fermer leurs ports aux Européens. Ils y trouvoient d'ailleurs d'autres avantages. L'Égypte ne produit ni bois ni métaux [2]. On a vu, t. I.er, page xxix, qu'autrefois les Grecs, en y portant ces objets et un grand nombre d'autres matières dont elle manque, faisoient un commerce lucratif. Les Européens continuèrent ce commerce ; ils y ajoutèrent les vins, les huiles, le savon, le safran, le corail, les étoffes de soie, les draps, et souvent même, malgré les lois de toute espèce qui en prononçoient la défense, des armes et des munitions de guerre, en échange desquelles ils rapportoient les marchandises de l'Asie et de l'Afrique. Ces importations européennes n'étoient pas seulement destinées à la consommation de l'Égypte ; elles y devenoient aussi, pour les habitans, des moyens d'échange avec l'Arabie et l'Inde [3].

Ces relations avec l'Égypte furent sujettes à quelques variations. D'un côté, les droits que le sultan exigeoit pour ses douanes ou sa protection étant considérables, lorsque les Européens trouvoient plus d'avantages à s'approvisionner dans les établissemens de Syrie, où ils étoient exempts de droits, ils fréquentoient moins les ports d'Égypte ; ils en reprenoient la

[1] Relat. d'Ascolin, citée par M. Webb, *Archeol. of London*, t. XXI, p. 104.— [2] Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. IV.— [3] Sanuto, *ubi suprà*, lib. II, part. II, cap. VI.

route lorsque les revers de la Palestine ne leur permettoient pas de s'approvisionner en Syrie.

D'un autre côté, ce commerce dut éprouver quelques entraves, surtout pendant le XIIe et la première moitié du XIIIe siècle, par l'effet des décrets des conciles et des bulles des papes qui prohiboient toutes relations avec les musulmans. Mais il ne faut pas toujours juger les opérations du commerce, et tout ce qui touche l'intérêt pécuniaire, d'après ce qui doit être, d'après ce qui est permis ou défendu par les lois. La politique des gouvernemens modifia d'ailleurs ce que les prohibitions religieuses avoient de trop général, et les réduisit à l'interdiction du commerce des esclaves et des armes ou des munitions de guerre, interdiction qui elle-même étoit fréquemment éludée. Bien plus, tant l'amour du gain peut inspirer de ressources, dicter de subtilités et créer de contradictions, on vit les commerçans de la même ville se diviser, les uns prendre le parti des chrétiens, les autres rester attachés aux musulmans, et cette singulière situation mit plus d'une fois les gouvernemens de ces villes dans de grands embarras [1].

Du reste, il est constant qu'à la fin du XIIe et pendant le XIIIe siècle les rapports des villes maritimes de la Méditerranée avec l'Égypte acquirent plus de fixité. Toutes s'occupèrent du soin d'obtenir des priviléges, ou du moins une protection dans un pays dont l'importance augmentoit pour elles à mesure que les désastres de la Terre sainte en faisoient prévoir la perte prochaine [2]. Les Templiers eux-mêmes, ennemis par profession des musulmans, les villes de Syrie conquises sur eux, les rois de la petite Arménie sans cesse en hostilité avec l'Égypte, y avoient fait des traités de commerce [3]. Ce n'est peut-être pas même une des moindres singularités de cette époque, que l'existence de relations diplomatiques du pape avec le sultan d'Égypte pour

[1] Documens divers cités par Fanucci, t. II, pag. 84 et suiv., 108 et suiv.— [2] On peut citer comme principaux documens : pour Pise, des actes de 1164 et 1175, cités par Fanucci, t. II, pag. 84, et un traité de 1225, ap. Pagnini, *Della decima*, t. II, pag. 198 : pour Venise, les traités de 1235 et de 1238, ap. Marin, t. IV, pag. 263, et t. VI, pag. 337 : pour la France, les statuts de Marseille de 1228 et de 1258, et le traité de Philippe-le-Hardi de 1270, ap. M. Reinaud, *Extr. des hist. arabes*, pag. 520 et suiv. : pour Gènes, un traité de 1290, *Notices des manuscr. de la bibl. du Roi*, t. XI, pag. 33 : pour la Catalogne et la Sicile, des actes de 1266 et de 1268, ap. Capmany, *Memorias* &c., t. II, pag. 32, 34 ; un traité de 1239, ap. M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, pag. 41, et un autre de 1292, ap. Capmany, t. IV, pag. — [3] Traités de 1282, 1283 et 1285, ap. M. Reinaud, *ubi suprà*, pag. 542, 545 et 552.

lui offrir une sorte de droit des gens fondé sur la réciprocité [1].

Les rapports des Européens avec l'Égypte ne se bornoient pas exclusivement au commerce d'Alexandrie; quelquefois ils entreprenoient des expéditions vers la mer Rouge [2]. Cependant on peut croire qu'elles ne furent pas toujours faciles, et que le sultan, craignant qu'elles ne nuisissent à l'intérêt de ses sujets, y mit assez souvent des obstacles [3].

Les autres états septentrionaux de l'Afrique offroient aussi une carrière au commerce européen.

Au XII.ᵉ siècle, des relations régulières s'établirent avec ces pays. Les Vénitiens [4], les Génois [5], les Pisans [6], les Marseillais [7], le roi de Sicile [8], et plus tard les Barcelonais [9], y firent un commerce très-actif; ils y avoient des établissemens indépendans gouvernés par leurs consuls. Les Pisans avoient même obtenu du roi de Tunis la possession de la petite île de Tabarca, où ils pouvoient se livrer à la pêche du corail et trouver un point de station pour leur commerce d'Égypte.

Les Européens ne se bornèrent pas à fréquenter les côtes septentrionales; ils se lièrent aussi avec le souverain de Maroc [10]. Leurs découvertes sur la côte occidentale de l'Afrique commencèrent à cette époque. On assure que les Génois [11] et les Français [12] s'étoient, à la fin du XIII.ᵉ siècle, avancés au-delà du cap Bojador et jusqu'au tropique.

Il n'est pas bien démontré que les Européens aient essayé de faire pour leur commerce des voyages dans l'intérieur de l'Afrique, comme ils en faisoient en Asie [13]; du moins il ne reste

[1] Raynaldi, *Contin. Ann. Baronii*, ad ann. 1247. M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, pag. 48. — [2] Documens rapportés par Fanucci, t. II, pag. 83, 87, 90 et 94. — [3] Sanuto, *Secreta fidelium crucis*, lib. I, part. I, cap. I. — [4] Sanuto, *ubi suprà*, lib. I, part. IV, cap. III. Documens cités par Filiasi, *Sull' antico commercio de Venez.* pag. 23 et 27. Traités de 1251 et de 1271, ap. Marin, t. IV, pag. 280 et 282. — [5] Traité de 1167, cité par Fanucci, t. II, pag. 47. Traités de 1250 et de 1272, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. III, pag. 109 et 110. — [6] Traité de 1167, cité par Fanucci, t. II, pag. 49. Traité de 1230, ap. Marin, t. IV, pag. 277. Traité de 1265, ap. Lünig, *Cod. ital. dipl.* t. I.ᵉʳ, col. 1067. M. de Raumer, *Geschichte der Hohenstaufen und ihrer Zeit*, t. V, pag. 405, en cite d'autres, dont je n'ai pu vérifier l'existence. — [7] Ruffi, *Hist. de Marseille*, pag. 102 et 104. *Statut. Massiliæ*, lib. I, cap. XVIII, et lib. IV, cap. XVI. — [8] Traité de 1230, ap. Leibnitz, *Cod. jur. gent. dipl.* t. I.ᵉʳ, pag. 13. — [9] Traités de 1270, 1274, 1278, 1285, 1289 et 1292, ap. Capmany, *Memorias* &c., t. IV. — [10] Caffaro, *Ann. Gen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 277. Traité du roi d'Arragon de 1274, ap. Capmany, t. IV, pag. 7. — [11] Folietta, *Hist. Genuens.* ap. Gronov. *Thesaur. antiq. et hist. Ital.* pag. 399. Giustiniano, lib. III, fol. 111. Pietro d'Abano, *Conciliator*, differ. LXVII. Petrarcha, *De vita solitaria*, lib. II, sect. VI, cap. III. — [12] Voir les notes 1 de la page lxx et 7 de la page lxxj ci-après. — [13] Voir cependant Marin, *Storia* &c., t. IV, pag. 287.

point de documens sur ces voyages; ce que nous savons de l'état de ces pays et de la difficulté où sont les Européens d'y pénétrer, sert à expliquer le silence des écrivains. Mais les habitans de l'intérieur se livroient à ces voyages avec une grande activité; et leur industrie propre n'étoit pas sans importance.

La nature des lieux ne permettoit pas que les caravanes d'Afrique suivissent d'autres directions que celles dont j'ai déjà donné l'indication, tome I.er, page lxxxiv. De quelques points qu'elles partissent, elles avoient à traverser le désert pour arriver sur le Niger. Le document le plus rapproché de l'époque dont je m'occupe en ce moment, est l'itinéraire suivi par Ebn Batouta, dont le voyage en Afrique a eu lieu dans la première moitié du XIV.e siècle, et constate évidemment un état de choses subsistant depuis long-temps. Il partit de Segemesse, dans le pays connu aujourd'hui sous le nom de royaume de Fez, et, traversant le désert, arriva à Tombouctou, dont la recherche a si long-temps occupé les voyageurs modernes. Ce qu'il atteste de l'hospitalité des nègres, des échanges qui se faisoient dans quelques lieux par la simple exhibition des objets réciproquement offerts, de la direction d'une route qu'il a suivie à son retour et qui s'embranchoit avec celle qui conduisoit en Égypte [1], se rattache aux renseignemens dont j'ai déjà rendu compte et à ceux des voyageurs et des géographes des siècles postérieurs.

Les objets que le commerce d'Afrique procuroit aux Européens consistoient principalement en ivoire, cire, peaux, corail, poudre d'or, sucre et étoffes de poil de chèvre [2].

A l'égard des côtes orientales, telles que l'Abyssinie et la côte de Zanguebar, et des îles qui l'avoisinent, telles que Socotora, Madagascar et les Maldives, on ne trouve dans les voyageurs [3] de cette époque rien de plus que ce que j'en ai fait connoître, t. I.er, pages lxxxiv et suivantes.

Révolutions diverses de ce commerce.

Quelqu'étendue que fût la carrière commerciale ouverte aux villes maritimes de la Méditerranée, on ne peut la comparer à ce qu'elle a été dans les deux siècles suivans. Malgré tous les soins que prenoient les commerçans de ces villes pour chercher des débouchés à leurs marchandises et pour en

[1] Abulfeda, *Opus geogr.* pag. 210 *et seqq.* — [2] Ebn Batouta, trad. lat. de Kosegarten, pag. 46 *et seqq.* — [3] M. Polo, lib. III, cap. XXXIV. XXXV, XXXVI, XXXVII et XXXVIII.

répandre le goût dans les pays où elles étoient encore inconnues, la situation de l'Europe s'opposoit à une consommation considérable[1]; mais aussi cette même situation livroit les opérations du commerce à un petit nombre de villes, et même, dans ces villes, à un petit nombre de personnes. L'espèce de monopole qui en résultoit étoit la source de profits immenses. Pour s'en convaincre, il suffit de remarquer quel étoit encore le prix énorme des marchandises asiatiques au XIV.ᵉ siècle, c'est-à-dire, à une époque où, les relations étant mieux établies que dans les siècles précédens, les expéditions plus multipliées, l'esprit commercial plus développé, il pouvoit y avoir plus de concurrence entre les vendeurs[2].

Dans le but de maintenir le haut prix de ces marchandises et le profit de leur monopole, les commerçans répandoient des fables, que la crédulité accueilloit avidement, sur les lieux de production et les moyens employés pour se les procurer[3]. Il paroît au surplus, par les énonciations qu'on trouve dans les lois et dans les tarifs de ce temps, que les matières n'ont pas varié, et que le commerce actuel n'a pas, à proprement parler, fait à cet égard de découvertes nouvelles[4].

En général, ce commerce fut sujet à de grandes variations, résultant de l'état précaire dans lequel les villes maritimes se trouvoient à l'égard des pays où leurs commerçans alloient s'approvisionner, et des hostilités qui subsistèrent sans interruption entre elles.

Les empereurs grecs, dont la capitale, après avoir été le centre du commerce du monde, n'y jouoit plus qu'un rôle passif, toujours animés d'une secrète jalousie contre des commerçans qu'ils méprisoient et dont ils n'étoient pas assez habiles pour se passer, concédoient et retiroient des priviléges par caprice[5]:

[1] Muratori, *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 318 et 419. — [2] D. Vaissette, *Hist. de Languedoc*, t. II, pag. 503; t. III, pag. 24; t. IV, pag. 519. Papon, *Histoire de Provence*, t. II, pag. 355. — [3] Joinville, *Hist. de S. Louis*, et notes de du Cange, pag. 36. — [4] *Statut. Massiliæ*, ined. ann. 1228, § *De Ribagio. Capitulare nauticum pro emporio Veneto*, ann. 1256, cap. CXVI et CXVII. Sanuto, *Secreta fidel. crucis*, lib. I, part. I, cap. I, II, III. Capmany, t. II, pag. 3, 9, 17 et 19. Assises de Jérusalem, *Cour des bourgeois*, inéd. chap. XXII. — [5] Voici l'indication des principaux priviléges, depuis la seconde jusqu'à la quatrième croisade, qui fut l'époque d'une révolution à Constantinople : en faveur des Pisans, en 1172, *Breve hist. Pisanæ*, ap. Murat, *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 186; en 1192, cité par Fanucci, t. II, pag. 151 : en faveur des Vénitiens, en 1187, ap. Marin, t. III, pag. 282; en 1189, *ibid.* pag. 304; en 1199, *ibid.* pag. 181, 197 et 311 : en faveur des Génois, en 1180 et 1192, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscript.* t. III, pag. 105 et 108.

tantôt ils chassoient et même ils persécutoient avec une sorte de fureur les Vénitiens [1], appelant les Génois et les Pisans à les remplacer; tantôt ils se réconcilioient avec les Vénitiens, aux dépens de leurs rivaux; tantôt enfin ils les admettoient tous, s'en rapportant à ces commerçans avides du soin de s'entre-détruire [2].

La fixité n'étoit pas plus grande dans le commerce de la Terre sainte. Les foibles successeurs de Godefroi de Bouillon, les princes qui avoient obtenu des souverainetés particulières dans la Syrie, accordoient des priviléges dont ils n'avoient pas la force d'assurer la jouissance, et restoient simples témoins des dissensions sans cesse renaissantes entre les commerçans des différentes villes; quelquefois même ils prenoient part à ces hostilités et s'attiroient ainsi de nouveaux ennemis. Ces événemens particuliers, réunis à ceux de la guerre, qui mettoit si souvent en danger les conquêtes des croisés, rendoient le commerce encore plus précaire dans la Syrie que dans l'empire grec.

Les villes de la Méditerranée n'avoient considéré les croisades que sous le rapport des avantages qu'elles y trouvoient: on eût dit à leur conduite que l'Europe s'étoit uniquement armée pour la cause de leur commerce. Tandis que les guerriers francs prodiguoient leur sang et leurs richesses, ces villes se faisoient payer pour les aider à faire des conquêtes dont elles seules recueilloient le profit [3]. Souvent même elles hésitoient à vendre leur assistance aux croisés, soit pour ne pas interrompre le cours des guerres qu'elles se faisoient réciproquement [4], soit peut-être dans la crainte de compromettre leur

[1] Dandolo, *Chron. Venet.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XII, col. 393. Navagiero, ap. Murat. *ibid.* t. XIII, col. 974. — [2] Nicetas Choniat. *Annal. Manuel. imp.* lib. VI, cap. 1, pag. 129 et 130. — [3] Voici les dates des principaux priviléges accordés à la suite de ceux que j'ai indiqués page viij : au profit des Vénitiens, privilége du prince d'Antioche de 1167, ap. Foscarini, *Hist. litt. Venet.* pag. 15; du roi de Jérusalem en 1191, ap. Fanucci, t. II, pag. 141; de Giblet, seigneur de Biblio [Byblos], en 1217, ap. Marin, t. IV, pag. 254; du seigneur de Baruth en 1221, *ibid.* pag. 253 : au profit des Pisans, privilége du prince d'Antioche en 1154, ap. Lünig, *Cod. ital. dipl.* t. I.er, col. 1046; du même de 1170, ap. Muratori, *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 908; du même à la compagnie pisane dite des *Umili*, en 1199, ap. Lünig, *ubi suprà*, col. 1059; du même en 1216, ap. Murat. *ubi suprà*, col. 918; du comte de Tripoli en 1187, ap. Murat. *ubi suprà*, col. 909; du seigneur de Tyr en 1188 et 1191, ap. Murat. *ubi suprà*, col. 911 et 915; du roi de Jérusalem en 1157, ap. Lünig, *ubi sup.* col. 1046; en 1169, 1182 et 1189, ap. Murat. *ubi sup.* col. 907, 909 et 914 : au profit des Génois par le prince d'Antioche, en 1169, ap. Lünig, *ubi suprà*, t. II, col. 2087; en 1189, ap. Murat. *ubi suprà*, col. 921; par le roi de Jerusalem en 1191, ap. Fanucci, *ubi suprà*, pag. 141. — [4] Dandolo, *ubi suprà*, col. 375.

commerce chez les musulmans [1]. Ainsi elles justifioient le reproche que leur adressoit un auteur contemporain de s'occuper beaucoup plus de leurs intérêts que du grand but de la délivrance de la Terre sainte [2]. A peine un point des côtes de la Syrie étoit perdu par les croisés, qu'elles sollicitoient des Mahométans la faculté d'y conserver leurs établissemens. Ceux-ci étoient-ils chassés par les Francs, elles revendiquoient leurs anciens priviléges; et lorsque de nouveaux revers tomboient sur la Terre sainte, elles désertoient de nouveau une cause qui sembloit n'être plus la leur dès qu'elles n'avoient plus rien à gagner. Ce fut particulièrement ce qui arriva vers la fin du XII.e siècle, lorsque la presque totalité de la Palestine, et notamment Jérusalem, retombèrent au pouvoir des Sarrasins. Tandis qu'une compagnie de Pisans établie en Syrie faisoit des efforts héroïques pour défendre contre les armes de Saladin les derniers restes de conquêtes qui avoient coûté tant de sang et de trésors aux croisés, les magistrats de Pise cherchoient à captiver la bienveillance du sultan pour éviter les représailles dont il les menaçoit [3]. Ils se lioient plus étroitement avec les Sarrasins d'Afrique et des îles Baléares [4]. Venise, oubliant les plus atroces injures, se réconcilioit avec l'empereur grec, allié secret du sultan d'Égypte [5]; Gènes suivoit l'exemple de ses deux rivales [6]: on eût dit que chacun de ces peuples égoïstes attendoit, sans inquiétude pour ses intérêts, qu'une nouvelle croisade leur ouvrît les ports de la Syrie.

Cet espoir ne se réalisa qu'en partie; les efforts des trois plus puissans princes de la chrétienté, qui sembloient devoir assurer le rétablissement entier et même l'accroissement du royaume de Jérusalem, aboutirent à la conquête de quelques villes maritimes, et à faire monter sur le trône de Chypre un prince latin à la place d'un usurpateur qui avoit enlevé cette île aux empereurs grecs. La conquête de Chypre eut néanmoins des suites plus durables que les autres qu'avoient faites les croisés; et cette île ne cessa plus d'être un lieu important pour le commerce des Européens avec l'Asie. Les Marseillais y

[1] Filleau, *Hist. de S. Louis*, t. II, pag. 254.— [2] Jacob. Vitriac. ap. Bongars. pag. 1089.— [3] Voir la note 1 de la page xxxv.— [4] Traités de 1182 et de 1185, cités par M. Raumer, ouvrage indiqué note 6 de la page xxxvj.— [5] *Art de vérifier les dates*, t. I.er, pag. 441.— [6] *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscr.* t. III, pag. 106 et 108.

obtinrent des priviléges dès la fin du XII.e siècle[1]; les autres villes de la Méditerranée ne partagèrent ces avantages que dans le siècle suivant.

Mais cette croisade fut le prélude d'une autre dont les résultats, relativement au commerce, méritent une attention spéciale. Au commencement du XIII.e siècle, les guerriers les plus renommés de l'Europe arrivèrent en foule avec leurs trésors dans les villes maritimes; et, ces trésors ne suffisant pas pour acquitter le prix de leur traversée, le peuple vénitien les vit implorer sa pitié pour obtenir des remises sur leurs engagemens, et se mettre en quelque sorte à sa solde pour faire des conquêtes dans la Dalmatie[2]. Bientôt ces mêmes croisés, oubliant le but de leur enrôlement, allèrent attaquer Constantinople pour servir la politique et l'avidité des Vénitiens, qui, peu satisfaits des priviléges immenses et presque exclusifs qu'ils venoient d'obtenir dans cette ville[3], croyoient n'avoir rien fait s'ils n'y devenoient souverains.

L'empire grec fut partagé; et tandis qu'on laissoit au prince qui montoit sur le trône un quart d'un état dont la capitale seule avoit subi le joug, et aux autres confédérés des conquêtes à faire plutôt qu'un territoire soumis, les Vénitiens eurent l'adresse de se faire attribuer les îles les plus grandes et les mieux cultivées de l'Archipel, la partie du Péloponnèse où florissoient les plus belles manufactures, surtout celles de soie; et, par une combinaison qui prouve tout ce dont l'esprit de commerce est capable pour atteindre son but, ils s'assurèrent une suite non interrompue de ports militaires et commerciaux, depuis l'Adriatique jusqu'au Bosphore. Ils obtinrent un quart de la capitale, où ils agissoient en souverains et traitoient d'égal à égal avec le nouvel empereur[4]. On croit même qu'ils délibérèrent s'ils n'y fixeroient pas le siége de leur république[5]; il est sûr du moins que tandis qu'ils s'emparoient du commerce de l'empire grec, ils en transportoient l'industrie à Venise, et se préparoient à ne rien perdre au moment où la conquête pourroit leur échapper.

Une foible partie de l'empire resta à un prince grec et forma

[1] Privil. de 1180, aff. étrang. n. 114.—[2] Villehardouin, ch. XIII et XIV. Dandolo, *Chron. Ven.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XII, col. 320 et suiv.— [3] Privil. de 1200, ap. Marin, t. III, p. 310.—[4] Traité de 1205, ap. Marin, t. IV, p. 98.— [5] Sandi, *Storia civile Veneziana*, p. 620.

l'état de Trébizonde : cette ville étoit, comme on l'a vu, une des plus importantes communications du commerce européen en Asie. Quelqu'odieuse que dût être pour ce souverain une république qui avoit si puissamment concouru à le dépouiller, l'esprit de commerce, qui sait vaincre jusqu'aux répugnances les plus légitimes, et la nécessité, qui dicte souvent des rapprochemens aux états les plus divisés par la haine nationale, l'emportèrent; les Vénitiens obtinrent l'entrée du port de Trébizonde [1]. Ils devinrent ainsi maîtres du commerce de la mer Noire. Les Pisans parvinrent cependant à obtenir du nouvel empereur de Constantinople l'accès dans les ports de ses états [2]. Les Génois seuls, éprouvant par cette révolution commerciale une perte immense, déclarèrent aux Vénitiens une guerre acharnée, qui cessa momentanément au moyen de quelques avantages qui leur furent concédés en 1215 [3]; mais, une nouvelle rupture, survenue à Saint-Jean d'Acre en 1257, les en ayant privés [4], leur desir de vengeance ne fit que s'accroître.

L'occasion leur en fut promptement offerte; profitant de la foiblesse et des dissensions des Latins établis à Constantinople, ils aidèrent l'empereur grec à remonter sur le trône, et, pour prix de cette assistance, ils succédèrent à tous les avantages qu'avoient obtenus les Vénitiens. Ils obtinrent, entre autres récompenses, le faubourg de Péra, l'un des points de Constantinople le plus favorables au commerce, avec de si grands priviléges, que bientôt ils n'eurent plus de rivaux dans l'empire grec [5].

Aussi habiles que l'avoient été les Vénitiens, ils fortifièrent Péra, dont ils formèrent comme une ville qui leur étoit propre [6]. Maîtres du commerce de la mer Noire, ils s'établirent, vers la fin du XIII.e siècle [7], dans une partie de la Crimée, sans obstacle de la part des peuples qui la possédoient; et Théodosie, qu'ils nommèrent Caffa, devint, avec quelques autres lieux moins considérables [8], l'entrepôt de leurs spéculations.

[1] Traité cité par Ramusio, t. II, pag. 12. — [2] Diplôme de 1207, cité par Fanucci, t. II, pag. 221. Privilége de 1214, ap. Lünig, *Cod. ital. dipl.* t. I.er, col. 1062. Pachymère, *Hist. M. Palæolog.* lib. II, cap. XXXII. — [3] Traité cité par Marin, t. IV, pag. 198. — [4] Dandolo, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XII, col. 366. — [5] Traité de 1261, ap. du Cange, *Hist. de Const.* app. pag. 9. — [6] Nicéphore Grégoras, lib. IV, cap. V, § 4; lib. V, cap. IV, § 1; lib. XI, cap. I, § 6; lib. XVII, cap. I, § 2. — [7] Le fait qu'ils y avoient un magistrat en 1286 résulte d'un document cité par M. de Sacy, *Chrestomathie arabe*, t. II, pag. 47. Orderico, *Lettere ligustiche*, pag. 164, croit l'établissement de Caffa moins ancien. Voir M. Hase, *Notices et Extraits* &c., t. XI, pag. 336. — [8] Orderico, *ubi suprà*, pag. 135 et suiv.

Les Pisans et les Vénitiens[1] continuèrent cependant à être admis dans les ports de l'empire grec, mais avec moins de faveur que les Génois[2], et il en résulta de nouvelles occasions de guerre entre ces républiques. Les Génois furent attaqués par les Vénitiens dans leurs possessions[3], et la vengeance qu'ils en tirèrent faillit causer la ruine de leurs superbes rivaux[4]. Jamais la puissance et la prospérité de Gènes n'avoient été portées à un plus haut degré : elle auroit été la maîtresse du commerce européen, si la sagesse de son gouvernement eût égalé le bonheur et le courage de ses guerriers, et si une constitution vicieuse et des dissensions domestiques lui avoient permis de jouir long-temps de son triomphe.

Cette époque est, comme je l'ai dit page xxxvj, celle à laquelle on voit la république de Venise se lier avec l'Égypte d'une manière plus fixe et plus étendue que dans les temps antérieurs.

Écrasés par la prépondérance des Génois dans l'empire, les marchands vénitiens n'alloient à Constantinople qu'avec une sorte de répugnance; souvent même ils y couroient des dangers[5]. Les établissemens qu'ils avoient conservés à Soldadia[6] et à Tana, leur commerce à Trébizonde et dans les lieux circonvoisins, se ressentoient nécessairement de cette défavorable situation. Les ressources que pouvoient leur offrir l'Asie mineure, la Syrie, Chypre et quelques îles voisines, où les autres villes commerçantes entroient en concurrence avec eux[7], étoient insuffisantes. Pour ne pas perdre les fruits des relations qu'ils avoient établies dans toute l'Europe, et se procurer de quoi répondre aux demandes d'une consommation qui s'accroissoit sans cesse, ils conçurent le projet de se lier d'une manière permanente avec l'Égypte.

La prévoyance du sénat de Venise envisageoit d'ailleurs comme prochaine la perte de la Palestine pour les croisés; mais il sentoit en même temps la nécessité de ménager les idées religieuses. Sa politique parvint à concilier tous les intérêts, en

[1] Nicéphore Grégoras, lib. IV, cap. V, § 4. Diplom. ann. 1268, ap. Marin. t. IV, pag. 336. — [2] Pachymère, *Historia M. Palæolog.* lib. II, cap. XXXII. — [3] Id. *Hist. Andron.* lib. III, cap. XVIII. — [4] Ferreti Vicentini, *Historia*, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. IX, col. 987. — [5] Pachymère, *Hist. Andron.* lib. III, cap. XV. — [6] Document de 1287, cité par Marin, t. VI, pag. 69. — [7] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 77, 80, 88, 95. Villani, *Historia*, lib. VIII, cap. XXVII, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XIII, col. 261.



obtenant l'autorisation du pape [1]. Des traités solennels assurèrent à la république la liberté du commerce à Alexandrie et la faculté d'y avoir un consul [2].

Bientôt en effet la décadence des affaires de la Palestine, l'anarchie qui dévoroit cet état, le refroidissement de l'esprit religieux et chevaleresque qui avoit inspiré les premières croisades, les succès non interrompus des Mahométans, amenèrent, à la fin du XIII.[e] siècle, la perte définitive de la Terre sainte. Saint-Jean d'Acre, la seule ville qui restât aux croisés, fut conquise en 1291, et un historien qui appartient à une ville d'Italie ne voit dans cet événement que le tort éprouvé par le commerce [3].

J'ai dit que l'état continuel d'hostilités acharnées entre les républiques d'Italie étoit une seconde cause des variations qu'éprouvoit leur commerce.

La Méditerranée, qui en étoit le théâtre, l'étoit aussi des luttes sanglantes que faisoient naître entre elles l'ardeur du gain et l'ambition de supplanter ou d'affoiblir des rivales.

Pise et Gènes n'avoient pas encore obtenu de l'autorité impériale les concessions qui complétèrent leur indépendance et leur donnèrent le véritable caractère d'états souverains, que déjà elles mesuroient leurs forces sur mer. Bientôt unies pour conquérir la Sardaigne, à peine elles ont réussi qu'elles se disputent l'île conquise [4]; et cette guerre, qui se termine par une alliance pour aller détruire et piller les établissemens des Sarrasins en Afrique [5], ne tarde pas à recommencer par des rivalités de commerce.

Ce fut surtout à l'époque où les premiers succès des croisés en Palestine apprirent aux villes maritimes de la Méditerranée les avantages qu'elles pouvoient tirer de cet événement, que l'ardeur du gain excita plus vivement leur animosité. Les Pisans et les Vénitiens y préludèrent au moment même où Jérusalem tomboit au pouvoir des chrétiens [6]. Oubliant qu'elles devoient servir une cause commune et que les croisés attendoient leurs secours, les flottes de ces deux villes se disputèrent à qui

[1] Sandi, *Storia civile Veneziana*, lib. v, cap. xv, pag. 248.— [2] Traité de 1262, ap. Marin, t. IV, pag. 263. — [3] Villani, lib. VII, cap. CXLIV, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XIII, col. 338.— [4] Bened. Immol. *Comm. ad Danti comœd.* ap. Murat. *Antiq. Ital.* t. I.[er], col. 1089. — [5] Sigonius, *De regno Italiæ*, lib. VIII. — [6] Dandolo, *Chron. Venet.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XII, col. 256.

empêcheroit l'autre d'arriver la première [1]. Depuis ce moment, les deux siècles dont je trace le tableau offrent une suite de guerres commerciales entre Pise, Gènes et Venise, interrompues seulement par quelques trèves, si tant est qu'on puisse dire qu'il y avoit des trèves lorsque la piraterie s'exerçoit en tout temps, jusque sur les alliés, et que chaque gouvernement n'avoit aucun moyen de répression contre ses propres sujets. Cette situation étoit compliquée par les hostilités fréquentes de ces villes avec l'empire grec, où chacune cherchoit à obtenir des avantages, et dont chacune essayoit de se venger quand ils lui étoient enlevés ou refusés.

Lors même que ces villes ne se disputoient pas à force ouverte l'empire de la mer, ou que des trèves paroissoient assoupir leurs querelles, elles cherchoient à créer, chacune dans son intérêt, une sorte de droit exclusif sur les portions de mer qui les environnoient. Venise se prétendoit souveraine de l'Adriatique [2]; Gènes, du golfe de Ligurie [3]. Elles établissoient, par tous les moyens que la force ou l'adresse leur permettoit d'employer, une sorte de protectorat sur les navigateurs des villes moins puissantes. Marseille elle-même, qui, jusqu'à l'époque des prétentions de Charles d'Anjou sur le royaume des Deux-Siciles, avoit rarement pris part aux guerres maritimes et s'étoit bornée à faire respecter par les Génois l'indépendance de son pavillon, ne sut pas toujours se défendre de cette ambition [4].

On conçoit combien, dans cette variété d'intrigues et de révolutions, les opérations de ces villes avoient de mobilité.

Jusqu'aux croisades, les Vénitiens avoient eu avec l'empire grec des rapports de déférence et de dévouement qui sembloient être plus ceux de vassaux que ceux d'alliés; ils furent même peu favorables aux premiers croisés, contre lesquels les Grecs conçurent promptement des défiances et des inimitiés secrètes : mais, du moment où ils virent la possibilité que des ports de la Syrie fussent ouverts à des rivaux, ils ne gardèrent plus de ménagemens envers le souverain de Constantinople. Celui-ci menaça de révoquer leurs priviléges; ils se vengèrent en travaillant à lui enlever les îles de l'Archipel qui étoient le

[1] Navagiero, *Storia Veneziana*, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XXIII, col. 963. — [2] Sarpi, *Del dominio del mare Adriatico*, Venez. 1686. — [3] Burgi, *De dominio reipubl. Genuensis in mari Ligust.* Rom. 1641.— [4] D. Vaissette, *Hist. de Languedoc*, t. III, pag. 531.

plus à leur convenance [1]. Mais, après plusieurs années d'hostilités, un nouveau danger pour leur commerce changea leur politique. Le roi de Sicile vouloit envahir le Péloponnèse : Venise prévit tout ce qu'elle auroit à perdre si le siége des plus belles manufactures tomboit entre les mains d'un prince actif et entreprenant; elle saisit l'occasion de se réconcilier avec les Grecs pour se réunir à eux contre ce redoutable rival [2].

Les alliances ou les suspensions d'hostilités qui survenoient entre ces villes, étoient toujours dictées par l'intérêt à combattre une rivale, et ne duroient pas plus long-temps que le motif qui les avoit produites. Pise et Gènes soutenoient depuis quatorze ans une guerre acharnée à l'occasion de la Corse : la crainte de voir refleurir le commerce d'Amalfi sous la protection du roi de Sicile, l'espoir d'anéantir cette ancienne ville, les rapprochèrent; et lorsque ce but eut été atteint, le désir de contre-balancer la puissance de Venise les porta à former une ligue offensive et défensive [3]. Cette alliance fut promptement rompue, et des guerres sanglantes entre les deux républiques y succédèrent. Mais, lorsque Charles d'Anjou voulut faire valoir ses prétentions sur le trône des Deux-Siciles, Pise et Gènes, redoutant tout ce qui pouvoit en résulter pour la prospérité et l'extension du commerce de la Provence, oublièrent leur haine invétérée, et s'unirent au rival de Charles d'Anjou, qui leur promettoit des priviléges. A peine la catastrophe de 1282, qui détruisit les espérances du prince français, eut-elle dissipé leurs craintes, qu'un prétexte futile les arma de nouveau l'une contre l'autre, et cette guerre fut portée à un point qui mit Pise à deux doigts de sa perte [4].

La politique de Venise lui dictoit de ne pas laisser entièrement anéantir une république contre laquelle elle-même avoi soutenu des guerres, mais que plus souvent elle avoit secondée contre celle de Gènes. Elle se préparoit à secourir les Pisans; l'orgueil des Génois, excité par leurs derniers succès, et l'avidité de leurs corsaires, prévinrent la déclaration de guerre dont ils étoient menacés : les combats acharnés qui en furent la suite mirent Venise elle-même en danger.

[1] Cinnamus, *De rebus gestis Manuel.* pag. 164 *et seqq.*— [2] Traité de 1147, cité par Marin, t. III, pag. 57 et suiv. Fazello, *De rebus Siculis,* dec. II, lib. VII, cap. III.— [3] Traité de 1268, ap. Lami, *Deliciæ erud.* t. III, pag. 269.— [4] Caffaro, ap. Murat. *Rer. Ital. Script.* t. VI, col. 4..

Tout faisoit ombrage à ces républiques jalouses : dès qu'une d'elles s'apercevoit que sa rivale avoit obtenu quelques avantages dans un pays, elle n'épargnoit rien pour les lui faire perdre, ou du moins pour en obtenir de semblables. Un état nouveau, qui leur paroissoit pouvoir prendre quelque part à leurs bénéfices commerciaux, étoit à l'instant l'objet de leurs hostilités. En 1160, on voit Pise se liguer avec Florence, contre laquelle un jour elle devoit soutenir tant de luttes sanglantes et fatales pour empêcher Lucques de construire un port, et bientôt son intérêt lui dicte de s'allier avec cette même république de Lucques, de peur qu'elle ne s'unisse avec Gènes. De son côté, Gènes, déjà maîtresse d'une partie du littoral voisin de la Provence, essayoit de s'emparer de Nice pour étendre sa domination jusqu'au Var.

Le même intérêt guidoit ces villes, lorsqu'elles prenoient part à quelques-uns des événemens qui se rattachoient au système politique de l'Europe. Si les Pisans emploient leur influence pour favoriser l'élection du roi de Castille à l'empire, ils obtiennent de lui, et sans doute, comme dans bien d'autres circonstances, ils s'étoient fait promettre à l'avance des priviléges dans ses états héréditaires [1]. Lorsque, vers le commencement du XII.e siècle, l'empereur d'Allemagne et celui d'Orient se disputent l'influence en Italie, Pise et Gènes prennent le parti du premier, parce que Venise est alliée au second. Venise s'en venge, en faisant exclure ses rivales des ports de l'empire grec et de la Sicile. Bientôt, lorsque, victimes des défiances de leur allié, les Vénitiens sont eux-mêmes exclus des ports de l'empire grec [2], les Pisans et les Génois héritent de leurs priviléges [3], qu'ils perdent promptement, parce que la puissance maritime de Venise intimidoit les Grecs, et qu'ils tiroient peu d'avantages d'une alliance avec les deux autres républiques, trop foibles et trop divisées d'intérêts pour leur être utiles [4].

Lorsque les factions des Guelphes et des Gibelins déchirent l'Italie, les villes maritimes n'ont qu'une règle constante dans le choix du parti qu'elles veulent servir, c'est de faire le contraire de leurs rivales. Gènes est pour les papes, parce que Pise est

[1] Lünig, *Cod. ital. dipl.* t. I.er, col. 1066. — [2] Navagiero, *Storia Venez.* ap. Murat. t. XXIII, col. 974. — [3] Diplôme de 1172, cité par Fanucci, t. II, pag. 62. — [4] Nicetas Choniates, *Annal. Manuel. Comnen.* lib. v. Cinnamus, *Histor.* lib. VI, cap. X.

pour les empereurs. Dans la suite, Gènes, par haine contre Charles d'Anjou, chef du parti Guelphe, se déclare pour les Gibelins [1].

C'est aussi sous le rapport de leurs intérêts commerciaux que leurs ennemis, qui connoissent les secrets de leur politique, les attaquent: l'empereur fait révolter les contrées soumises à Gènes ou alliées avec elle; le pape soulève la Sardaigne contre les Pisans.

Plus d'une fois les engagemens que ces villes prenoient avec des souverains dont il ne leur étoit pas facile de deviner les projets ultérieurs, les jetoient dans des embarras dont leur adresse ne réussissoit pas toujours à les dégager. L'empereur Henri VI, qui projetoit la conquête de la Sicile, engagea dans ses intérêts Gènes et Pise, alors en état réciproque d'hostilité; il promettoit à chacune des priviléges exclusifs dans les ports qu'il se proposoit de conquérir [2] : mais à peine a-t-il réussi, qu'il enlève les richesses de la Sicile, anéantit les manufactures, et ses alliées, réduites à d'inutiles diplômes de concession, se font la guerre, chacune accusant l'autre de l'avoir trompée [3].

Souvent la destruction d'une ville rivale, son exclusion du commerce chez la puissance assistée, est la principale de leurs conditions. Ainsi, en 1137, les Pisans, alliés de l'empereur Lothaire contre le roi de Sicile, pillent Amalfi [4]; en 1156, ils obtiennent, par leur soumission à l'empereur Frédéric, que les navigateurs de Provence et de France soient exclus des ports des Deux-Siciles [5]. En 1257, Pise et Venise, liguées contre Gènes, réduisent en cendres les établissemens que cette ville avoit dans la Syrie, donnant ainsi aux Francs de ce royaume le triste spectacle de leurs auxiliaires acharnés à se détruire, et aux musulmans l'espoir de reprendre un pays qui n'avoit que de tels défenseurs [6].

Gènes, comme on l'a vu, ne tarda pas à en tirer une éclatante vengeance; pour atteindre ce but, elle surmonta le préjugé le plus puissant qui existât à cette époque : elle s'allia à un empereur schismatique, et depuis long-temps condamné par l'église [7], contre un monarque protégé par l'autorité papale, et, dans

[1] Caffaro, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, pag. 555 et 556. — [2] Diplôme de 1193, cité par Fanucci, t. II, pag. 154. — [3] Murat. *Annali d'Italia*, t. VII, pag. 86. — [4] *Chron. Pisan.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI. Chron. ined. ap. Fanucci, t. I.er, pag. 247. — [5] Dipl. ann. 1162, ap. Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. IV, col. 253. — [6] Murat. *ubi suprà*, t. IV, col. 403 *et seqq.* — [7] Labb. et Coss. *Collectio Concil.* t. IX, pag. 992.

l'orgueil d'un succès si inespéré, elle ne cessoit d'exciter à la révolte les îles qui étoient restées aux Vénitiens.

Les ressentimens de ces républiques ne tardoient jamais à disparoître, lorsqu'une concession commerciale leur étoit offerte. Ainsi les Vénitiens consentirent en 1175 à ne plus inquiéter les Pisans dans l'Archipel, au moyen d'un droit que ceux-ci s'obligeoient à payer sur les marchandises qu'ils transporteroient [1]. Quelque mécontens que fussent les Pisans de la révolution qui avoit mis en 1204 un prince de Flandre sur le trône de Constantinople, ils s'empressèrent de l'assurer qu'ils ne lui étoient pas moins dévoués que les Vénitiens, que s'ils ne l'avoient pas servi de leurs armes, ils avoient formé des vœux pour lui, et conclurent en demandant d'être admis dans ses ports [2]. On a vu que, de leur côté, lorsque le rétablissement de l'empereur grec eut rendu les Génois tout-puissans dans Constantinople, les fiers Vénitiens firent des soumissions [3] pour être tolérés dans un pays à la propriété duquel leur doge conservoit encore des prétentions dans ses titres fastueux.

L'insubordination des sujets envers des magistrats tour à tour élevés ou renversés par les factions populaires mettoit souvent les gouvernemens de ces républiques turbulentes dans les plus fâcheuses positions envers des souverains qu'une saine politique leur commandoit de ménager. Ainsi, lorsqu'après une exclusion de quelques années des ports de l'empire grec Pise obtint en 1192 la faculté d'y faire le commerce, un grand nombre d'armateurs pisans continuoient des hostilités sur les côtes du Péloponnèse, et la réponse des magistrats aux plaintes de l'empereur atteste, si ce n'est l'impuissance où ils étoient de se faire obéir, du moins leur adresse à éluder une difficulté [4].

Presque toujours enfin les guerres entre ces villes commençoient par des querelles que l'avidité du gain excitoit entre les particuliers dans les ports où ils étoient admis. Ainsi une guerre sanglante entre Pise et Gènes venoit à peine d'être terminée par l'entremise du souverain pontife, qu'elle se ralluma en 1161 par suite des violences que les Pisans exercèrent contre les Génois à Constantinople [5].

[1] Traité cité par Marin, t. III, pag. 163. — [2] Documens cités par Fanucci, t. II, pag. 221 et suiv. — [3] Voir la note 1 de la page xliij. — [4] Documens cités par Fanucci, t. II, pag. 158, 160, 161 et 162. — [5] Folieta, *Genuens. Hist.* ap. Gronov. *Thesaur. antiq. et hist. Ital.* t. I.er, col. 267 et 268. Caffaro, *Ann. Gen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 280.

Toutefois, ni les deux causes que je viens de développer, ni même les pillages que les commerçans européens eurent souvent à supporter de la part des peuples barbares qui se succédoient sur les rivages de la mer Noire et de la mer d'Azof, n'interrompirent point les progrès toujours croissans du commerce maritime.

Après avoir essayé de faire connoître les lieux d'où provenoient les marchandises étrangères destinées à la consommation de l'Europe, les voies par lesquelles ces marchandises arrivoient entre les mains des commerçans pour être ensuite répandues partout où le besoin s'en faisoit sentir, il n'est pas sans importance d'examiner par quels moyens ils pouvoient les acquérir.

Dans les temps anciens, les navigateurs dont l'industrie étoit consacrée à l'approvisionnement de Rome, alloient chercher les marchandises dans les lieux de production. Ils les soldoient en métaux précieux, et l'on n'a point encore oublié les plaintes de Pline sur l'épuisement du numéraire de l'empire, qu'il attribuoit à cette cause [1].

Si les premiers Européens qui formèrent des relations avec l'Asie au moment où le commerce sortit du long sommeil dans lequel la barbarie l'avoit plongé, eussent été réduits à suivre le système des anciens, d'assez grands obstacles auroient pu s'opposer au succès de leurs entreprises. On est assez généralement d'accord sur l'extrême rareté des capitaux à cette époque. Peut-être néanmoins ce que beaucoup d'écrivains ont appelé rareté n'étoit pas autre chose, dans une grande partie de l'Europe, que le défaut de circulation, résultant du manque d'industrie, ou du peu de sûretés qu'offroient les emprunteurs; et si cette réflexion est fondée, il seroit possible de reconnoître que, dans les pays où l'agriculture et l'industrie avoient fait quelques progrès, il y avoit une circulation de numéraire assez abondante pour qu'une partie des marchandises asiatiques ait pu être soldée en métaux.

Mais, en général, les commerçans européens n'alloient point chercher ces marchandises dans les lieux de production; elles étoient apportées par l'effet de négociations ou d'opérations intérieures dans les ports où ils venoient en faire l'acquisition.

[1] Plin. *Histor. natur.* lib. XII, cap. XVIII.

Tout paroît démontrer qu'ils s'en procuroient la plus grande partie par des échanges, ou, ce qui est la même chose, avec le prix d'objets apportés de l'Europe; on a même la preuve que, dans les cas, assez rares, où des commerçans européens alloient directement faire des achats dans les lieux de production, ils portoient avec eux des objets d'échange [1]. Il est donc utile d'indiquer en quoi ces objets pouvoient consister.

Jusqu'aux croisades, l'empire grec fut le plus grand consommateur des marchandises asiatiques, et alors aussi l'industrie y produisoit une grande quantité de choses propres aux échanges. Ces choses, de peu de valeur intrinsèque et recevant presque tout leur prix du travail, étoient vivement désirées par les habitans demi-barbares des rivages de la mer Noire, qui offroient en retour des grains, des pelleteries, des bois de construction, et d'autres semblables matières dont leur pays abondoit.

J'ai exposé plus haut par quelles causes les Grecs furent privés d'un commerce si lucratif de sa nature. Les Vénitiens et les autres navigateurs de la Méditerranée, qui s'en emparèrent, s'occupèrent sans relâche des moyens de l'étendre à toutes les parties de l'Europe; et partout où ce goût des marchandises asiatiques pénétra, il fallut bien trouver les moyens de le satisfaire.

Le premier besoin des hommes est sans doute de cultiver la terre pour lui demander leur subsistance; mais, en se civilisant, ils éprouvent des besoins secondaires, auxquels il ne leur est possible de pourvoir que par l'échange du superflu de leurs produits agricoles. Toutefois ces moyens trouvent promptement leurs limites; l'industrie manufacturière, dont les créations ne connoissent, en quelque façon, point de bornes, pouvoit seule suppléer à l'insuffisance des premiers moyens d'échange.

Pendant les siècles précédens, la fabrication d'objets d'utilite commune avoit été limitée en Europe aux besoins locaux. Des obstacles souvent insurmontables s'opposoient à l'établissement de manufactures dans lesquelles on auroit fabriqué des objets destinés à être envoyés au loin. Le petit nombre des communications, leurs difficultés et le défaut de correspondances, laissoient chaque partie du territoire dans l'ignorance de leurs

[1] M. Polo, lib. I, cap. I. Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, *passim*.

besoins mutuels. Le XII.e siècle, et surtout le XIII.e, furent l'époque d'une grande révolution sous ce rapport.

Commerce en Italie.

Pour ne parler en ce moment que de l'Italie, dont il est temps de faire connoître le commerce particulier et intérieur, ce pays étoit dans la double position que je viens d'indiquer.

D'une part, la Lombardie, la basse Italie, la Sicile surtout, trouvoient dans la richesse de leur sol un excédant considérable au-delà de ce qu'exigeoit la consommation de leurs habitans; de l'autre, un nombre infini de villes disséminées sur les côtes et présentant les points les plus favorables au commerce maritime étoient, par leur peu d'étendue ou la stérilité de leur territoire, dans l'impossibilité de recueillir ce qui étoit nécessaire à leur subsistance. Quelques-unes y avoient, il est vrai, suppléé par d'utiles acquisitions : ainsi la Corse fournissoit aux Génois, la Sardaigne aux Pisans, une assez grande quantité de denrées, de bois de construction et d'autres matières premières. Les Vénitiens avoient aussi conquis la Dalmatie et plusieurs îles vers l'Archipel. Mais les produits de ces établissemens étoient trop foibles et trop précaires pour suffire à une consommation dont l'importance, liée à la sûreté et à l'existence de l'état, avoit exigé la création de magistrats spéciaux; ils y suppléoient par les grains étrangers, principalement par ceux de la Sicile [1].

Les villes d'Italie, et Venise surtout, comprirent que l'industrie manufacturière pouvoit seule créer les moyens d'échange qui étoient nécessaires pour satisfaire à leurs propres besoins et pour se procurer les marchandises asiatiques, dont le commerce étoit dans leurs mains [2].

Une de leurs plus importantes opérations dans ce genre fut la fabrication de la soie, dont les Italiens tirèrent d'abord la matière première de l'Égypte, des îles de la Grèce, du Péloponnèse et de l'Italie méridionale [3]. Cette industrie, acquise par l'empire grec au VI.e siècle, avoit enrichi plusieurs de ses provinces et retardé sa décadence. Les guerres que les rois de Sicile soutinrent, vers le milieu du XII.e siècle, contre les empereurs

[1] Traité des Vénitiens avec le roi de Sicile de 1175 ap. Marin, t. III, pag 201. — [2] Filiasi, *Saggio sull' antico commercio de Veneziani*, pag. 139 *et seqq.* — [3] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 405.

d'Orient, leur procurèrent l'occasion de l'enlever au Péloponnèse, d'où ils transportèrent à Palerme un grand nombre d'ouvriers [1]. La fabrication des étoffes de soie s'étendit promptement à l'Italie continentale. On croit communément que c'est à Lucques que cette industrie fut d'abord exercée ; mais il est probable que les Génois et les Pisans la connurent aussi dans le XII.e siècle [2]. Les Vénitiens, si l'on ajoute foi à quelques historiens, ne s'y exercèrent qu'au XIV.e siècle, lorsque des familles de Lucques, exilées par l'effet des guerres civiles, y portèrent cette industrie. Il est difficile de s'arrêter à cette opinion, lorsqu'on voit qu'un statut de 1248 interdisoit le commerce de la soie à ceux qui étoient chargés de percevoir les droits de l'état sur les fabricans [3]; ce qui suppose, non-seulement que cette industrie existoit alors à Venise, mais encore qu'elle étoit assez avancée, et par conséquent assez ancienne pour n'être pas découragée par des taxes au profit du trésor public.

En effet, les Vénitiens, depuis long-temps en relations avec l'empire grec, étoient trop habiles pour n'avoir pas cherché à s'emparer d'une si précieuse industrie. Ils durent en saisir l'occasion à l'époque où la mauvaise administration de l'empereur Manuel cessoit de protéger et décourageoit les fabriques du Péloponnèse [4]; ils durent surtout profiter du temps où la révolution de 1204 leur donna la souveraineté des pays les plus industrieux de la Grèce, pour se hâter de recueillir les fruits d'une entreprise dont le succès ne pouvoit être durable.

L'adresse et l'esprit commercial des Italiens ne s'arrêtèrent pas là. Un grand nombre de villes, parmi lesquelles Florence tient évidemment le premier rang [5], Côme, Brescia, Bologne, Mantoue, Vérone, Pérouse, et beaucoup d'autres qu'il seroit trop long de nommer [6], se livrèrent à la fabrication des étoffes de laine, dans laquelle la France méridionale les avoit devancées [7]. En perfectionnant ce genre d'industrie, les Italiens atteignirent deux résultats avantageux pour leur commerce. Ils faisoient venir des pays étrangers, où les procédés de fabrication

[1] Murat. *Antiq. Ital.* t. II, col. 406. — [2] Otto Frisingensis, *De rebus gestis Frederici*, lib. II, cap. XXIII. — [3] Marin, t. III, pag. 226. — [4] Nicetas Choniat. *Annal. imper. Manuel. Comnen.* lib. VII, cap. IV. — [5] Ricci, *Notitie storiche della chiese fiorentine*, t. IV, pag. 257. Pagnini, *Della decima*, t. II, lib. IV, cap. II. Tiraboschi, *Veterum Humiliatorum monumenta*, t. I.er, pag. 167. — [6] Murat. *Antiq. Ital.* t. II, col. 865 *et seqq.* Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 112, 141, 145, 149. — [7] Fanucci, *Storia* &c., t. II, pag. 81 et 82.



étoient encore imparfaits et la main-d'œuvre à vil prix, les draps grossiers qu'on y fabriquoit, et les offroient à la consommation du peuple à un prix très-modéré, tandis qu'ils exportoient les beaux draps, dans le prix desquels la main-d'œuvre surpassoit infiniment la matière, ce qui assuroit un bénéfice considérable au pays.

Les Vénitiens avoient même établi des fabriques dans les pays étrangers où la matière première se trouvoit en plus grande abondance [1]. Ils transportèrent dans leur ville l'art de fabriquer le verre [2], connu dans l'empire grec, et surtout à Tyr, où cette industrie ancienne étoit encore florissante au temps des croisades [3]. La peinture sur verre avec l'huile de lin [4], dont on a souvent attribué la découverte à un Allemand du XV.[e] siècle, étoit exercée à Venise [5] dès le XII.[e]

Toutes les branches d'industrie connues à cette époque enrichissoient cette ville [6]; et l'on peut dire qu'elle étoit le centre du commerce de l'Italie, comme l'Italie en étoit presque exclusivement le lien entre l'Europe et les deux autres parties du monde. Les commerçans de tous les pays y avoient leurs établissemens sans distinction de nation et même de religion, à l'exception des Juifs, qui paroissent y avoir été admis avec peu de faveur [7].

Le commerce du sel, qui acquit à Venise une telle importance qu'on créa des magistrats spéciaux pour le surveiller, devint en peu de temps une des branches les plus considérables de ses échanges avec les étrangers [8]. Il paroît que les Génois s'y livrèrent aussi [9], et sans doute ils lui donnèrent plus d'extension lorsqu'ils furent devenus presque maîtres de la mer Noire, d'où l'on en tiroit une grande abondance.

La fin du XII.[e] siècle et le cours du XIII.[e] présentent un phénomène remarquable sous le rapport des développemens et de l'extension de l'industrie en Italie.

La plupart des villes qui avoient long-temps combattu pour leur indépendance l'avoient obtenue; et cette liberté, source de

[1] Marin, t. IV, pag. 260. — [2] Sanuto, *Vite dei duchi di Venezia*, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XXII, col. 959. Dandolo, ap. Murat. *ibid.* t. XII, col. 390. — [3] Guill. de Tyr. lib. III, cap. III. — [4] Murat. *Antiq. Ital.* t. II, col. 359. — [5] Marin, t. III, pag. 227. — [6] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 130 *et passim.* — [7] Filiasi, *Saggio sull' antico commercio dei Veneziani,* pag. 61, 62, 85. — [8] Marin, t V, pag. 42 *et seqq.* — [9] Traités de 1292 et de 1340, avec le marquis de Carreto, ap. Dumont, t. I.[er], part. I, pag. 277, et part. II, pag. 192.

mille dissensions intestines ou de guerres étrangères, étoit devenue pour elles un bien qu'elles ne pouvoient supporter, et un mal auquel il n'étoit pas facile de remédier, dans un temps où les excès de la démocratie n'étoient pas moins redoutables que ceux de la tyrannie. Des révolutions et des malheurs de tout genre agitèrent et désolèrent la plupart de ces républiques, et cependant, loin d'arrêter les progrès de l'industrie, on diroit qu'elles contribuèrent à les étendre. L'importance des guerres que ces villes avoient à soutenir ne permettoit plus de s'en tenir, pour la défense de l'état, à des armées nationales : il fallut solder des milices; et bientôt, la force respective s'évaluant moins d'après le courage et le nombre des citoyens que d'après la richesse de l'état qui permettoit de soudoyer des troupes, le commerce devint le seul moyen de se procurer cette richesse.

Les divisions intestines ne cessoient ou plutôt n'étoient suspendues un instant que par la proscription du parti vaincu; et les bannis, obligés de chercher asile sur une terre étrangère, y portoient leur industrie. On verra dans la suite qu'à la fin du XIII.e siècle il n'étoit pas une partie de l'Europe où l'on ne trouvât des Italiens qui, sous toute sorte de dénominations, y faisoient le trafic. Les premiers qui avoient ainsi quitté leur patrie ne l'avoient fait que par suite des guerres civiles : les profits qu'ils se procuroient dans les pays étrangers ne tardèrent pas à être enviés, et leur exemple à être imité par ceux qui n'avoient d'autres motifs pour s'expatrier que l'exercice du commerce.

On voit par ce peu de mots combien de richesses durent s'accumuler dans les villes que leur position rendoit intermédiaires de tous les échanges. En ce qui concernoit les transports maritimes, Venise, Pise et Gènes tenoient le premier rang; mais Venise l'emportoit sur ses deux rivales. Nonobstant les événemens de guerre, dont l'effet fut quelquefois de donner aux Génois une prépondérance apparente et momentanée sur les Vénitiens, ces derniers conservèrent toujours et la puissance la plus solide et l'influence la plus grande sur les affaires et le commerce de l'Italie. Depuis le moment où la paix de Constance eut pour résultat de diviser ce pays en une foule de petits états indépendans presque toujours en guerre, Venise, par la conduite ferme et suivie de son gouvernement, non

moins que par ses richesses, eût une véritable supériorité sur les autres républiques.

Toutefois ces trois villes ne furent pas les seules en Italie qui prissent part au commerce. Tous les ports disséminés sur les côtes de cette péninsule concouroient au mouvement général.

Ravenne, qui avoit précédé Venise dans cette carrière, et qui bientôt fut éclipsée et même opprimée par elle [1], eut encore, dans les XIIe et XIIIe siècles, une navigation assez importante [2].

Le commerce maritime d'Ancône n'étoit pas moins ancien; elle le conserva plus long-temps. Le nom de cette ville est mêlé souvent dans les récits des guerres que la rivalité des grands états faisoit naître [3]. Un document de 1257 prouve qu'elle jouissoit dans la Palestine de priviléges semblables à ceux qui avoient été accordés à Venise, Pise et Gènes [4]; mais on voit par cet acte que pendant long-temps elle avoit été trop foible pour les obtenir, et que ses navigateurs faisoient le commerce sous la protection des autres états. A la fin du XIIIe siècle, les navires anconitains fréquentoient l'île de Chypre, et son port servoit à l'exportation de tous les objets que produisoit l'industrie de Florence [5].

Sienne, avec son port de Télamon aujourd'hui presque inconnu, offroit aussi à ces mêmes Florentins les moyens d'exporter leurs produits manufacturés, lorsque les guerres leur ôtoient la ressource du port de Pise ou de celui d'Ancône [6].

Lucques avoit aussi un port dont la construction excita d'abord la jalousie de Pise; mais, les deux villes s'étant ensuite alliées, un traité commun de 1185 leur avoit assuré des priviléges dans les îles Baléares [7].

Tous les ports de la basse Italie, Naples, Amalfi, Otrante, Brindes, prenoient aussi une part secondaire au commerce maritime [8], et, soumis ainsi que la Sicile au même souverain, jouissoient dans les pays étrangers de quelques avantages que

[1] Dandolo, *Chron. Venet.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. II, col. 363.— [2] Donizon, *Vita Mathildis*, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. V, col. 376. — [3] Nicetas Choniat. *Ann. Manuel.* lib. VI, pag. 131.— [4] Pauli, *Cod. dipl. del S. M. ord. Gerosolymit.* num. 138.— [5] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 35, 51, 60, 96, 153 et suiv. — [6] Pagnini, *Della decima*, t. Ier, pag. 28.— [7] Privilége de 1185, cité par Fanucci, t. II, pag. 114.— [8] Pegolotti, *ubi suprà*, pag. 37. Le voyage d'Ascolin, cité dans la note 1 de la page xxxiv, nomme les navires de la Pouille parmi ceux qui commerçoient en Égypte.

ces derniers avoient stipulés [1]. La Sicile avoit joint la culture du sucre[2] à celle de la soie, dans laquelle on a vu qu'elle avoit précédé le reste de l'Italie.

La distribution des marchandises italiennes ou étrangères pour les besoins locaux, et leur direction dans les pays voisins où elles ne pouvoient arriver que par des voies de terre, étoient, pour les villes qui n'avoient ni navigation, ni industrie manufacturière, un moyen de participer aux profits du commerce [3].

On a vu, t. I.er, page lxxviij, que les relations de Venise avec la Lombardie par les fleuves qui traversent cette contrée et tombent dans l'Adriatique, étoient anciennes [4]. Lorsque je parlerai du commerce de l'Allemagne, je serai encore amené par la nature de mon sujet à indiquer comment celui de l'Italie, de Venise surtout, s'étendit de ce côté.

L'établissement des foires dans les grandes villes, et même dans les lieux moins considérables, mais avantageusement situés, devint pour l'Italie un moyen de rendre plus actifs la circulation et le débit des marchandises. Venise et ses rivales en établissoient non-seulement dans leur territoire, mais encore dans les états étrangers, où elles ne manquoient jamais de s'en faire accorder la faculté [5]. Leurs commerçans achetoient aux pays agricoles le superflu des productions de la terre; aux pays manufacturiers, celui des produits de l'industrie : dans les premiers, ils donnoient en paiement des objets manufacturés; dans les autres, les denrées dont on avoit besoin : ils profitoient de tous les excédans et de tous les bénéfices des échanges, et s'en servoient pour se procurer les marchandises asiatiques dans l'Égypte et sur les côtes de l'Afrique septentrionale.

Les métaux précieux achevoient de solder ce que la consommation toujours croissante ne permettoit plus de balancer par les seuls échanges des productions naturelles et industrielles.

Ce que je viens de dire du commerce intérieur et de l'indus-

[1] Privilége de 1160, ap. Baluz. *Miscellanea*, t. VI, pag. 194, constatant l'établissement de consuls siciliens en un grand nombre de pays. Traité avec l'Égypte de 1230, ap. Leibnitz, *Cod. jur. gent. dipl.* t. I.er, pag. 13. Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 33, 101 . [illegible] et 184. — [2] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. IV, col. 208. — [3] Murat. *ubi suprà*, t. II, [illegible] *et seqq.* — [4] Privilége d'Othon de 792, cité par Dandolo, ap. Murat. *Rerum Ital. Scrip.* t. XII, col. 223. — [5] Privilége d'Alexis Comnène de 1200, cité par Marin, t. III, pag. 251. On trouve les mêmes concessions dans les priviléges que j'ai déjà eu occasion de citer.

trie de l'Italie, est applicable, comme on le verra bientôt, aux autres parties de l'Europe, dans lesquelles le goût des marchandises asiatiques s'étoit introduit même avant les croisades : ce goût et ce luxe, en se développant et en s'étendant partout, réagissoient sur l'agriculture et sur l'industrie locale, qu'ils excitoient sans cesse à produire de nouveaux objets d'échange [1].

Commerce dans la France méridionale.

Plusieurs causes s'opposoient à ce que le commerce de la France fût aussi actif et aussi étendu que celui des républiques d'Italie. Dans ces villes, qui n'avoient qu'un territoire borné, le trafic et la navigation étoient le seul élément de force, quelquefois même l'unique moyen d'assurer la subsistance du peuple : ils constituoient en quelque sorte l'état, ils étoient la condition de son existence; en cessant de s'y livrer, ces républiques auroient été anéanties, et l'expérience l'a prouvé.

Telle n'étoit point la position de la France. Si elle eût pu suivre l'exemple des républiques italiennes, elle auroit sans doute atteint plus promptement la civilisation et l'éclat auxquels elle est parvenue, lorsque les vrais principes sur la richesse publique ont été mieux compris : mais un commerce étendu n'étoit pas une condition sans laquelle la France ne pouvoit exister; elle avoit d'autres moyens de force.

Il faut même reconnoître que jusqu'au XIIIe siècle il n'y avoit dans ce royaume aucune possibilité d'y faire du commerce un élément essentiel de puissance, en liant intimement son sort à celui de l'état. La féodalité, qui s'opposoit à toute action centrale, eût apporté des obstacles insurmontables aux tentatives des rois. Dans cette situation, la France n'avoit point et même ne pouvoit avoir, à proprement parler, un commerce national, mais seulement quelques branches de commerce local dans les contrées où les droits de bourgeoisie et quelques circonstances favorables avoient modifié l'influence de la féodalité, et surtout dans les villes dont l'organisation municipale se rapprochoit le plus du régime des cités indépendantes de l'Italie.

Pendant les XIIe et XIIIe siècles, les côtes méridionales de la France, baignées par la Méditerranée, et celles de l'ouest et du nord, baignées par l'Océan, n'avoient presque rien de commun

[1] Galvano de la Flamma, *De rebus gestis Azonis vice-comit.* apud Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XII, col. 1038.

sous les rapports du commerce maritime; je peux donc sans inconvénient en parler séparément et suivre l'ordre géographique, pour m'occuper d'abord de la France méridionale.

Son territoire maritime, depuis Nice jusqu'à Leucate, offrant un grand nombre de ports et de points favorables à la navigation, ne dépendoit de la couronne que d'une manière médiate. S. Louis est le premier monarque qui ait songé à se procurer un port sur la Méditerranée en acquérant Aigues-mortes, et cet événement ne date que du milieu du XIII.ᵉ siècle.

Ce territoire se composoit de deux grandes provinces, je pourrois dire de deux états, la Provence et le Languedoc. La Provence étoit principalement adonnée à la navigation; le Languedoc, agriculteur et manufacturier, ne se livra au commerce maritime que subsidiairement, et pour faciliter ou assurer les débouchés de ses produits.

Les villes les plus importantes du Languedoc, tout en reconnoissant l'autorité nominale de leurs souverains, jouissoient d'une sorte d'indépendance de fait, au moins en tout ce qui touchoit à leurs intérêts privés. Elles formoient des associations pour se garantir mutuellement la sûreté des commerçans; elles contractoient, soit avec d'autres villes du royaume, soit avec des pays étrangers, des traités de commerce, accordoient ou stipuloient des priviléges, et nommoient des consuls chargés de protéger leurs navigateurs dans les pays lointains.

Parmi les villes du Languedoc, dont les documens de cette époque attestent plus particulièrement l'importance commerciale, on trouve les noms d'Agde, de Narbonne, de Carcassonne, de Beziers, de Montpellier, de Nîmes, de Saint-Gilles et de Beaucaire.

Dès le XII.ᵉ siècle, des conventions intervinrent entre l'évêque d'Agde et le seigneur de Montpellier, relativement à la protection des commerçans nationaux et étrangers [1].

En 1148, la ville de Narbonne jouissoit, à Tortose en Espagne, d'un établissement commercial et de la faculté d'avoir un consul [2]. Elle avoit obtenu en 1166 à Gènes [3], en 1174 à Pise [4], et en 1297 à Empurias [5], de semblables priviléges.

[1] D'Aigrefeuille, *Hist. de Montpellier*, pag. 44. — [2] D. Vaissette, *Hist. de Languedoc*, t. II, pag. 452. — [3] *Id. ibid.* t. III, pag. 515, et pr. pag. 11. — [4] *Id. ibid.* t. III, pag. 534 et 543. — [5] Manuscrit de l'hôtel-de-ville de Narbonne.

Carcassonne se livroit principalement à la fabrication des draps et des tissus de coton[1]; elle avoit des foires assez célèbres au XII.e siecle[2].

Le commerce de Beziers n'étoit pas moins actif. Il consistoit surtout dans la fabrique d'étoffes appelées *bouracans*[3], qu'on expédioit fréquemment par le port de Marseille[4].

Les commerçans de l'intérieur de la France, de la Lombardie, de Pise, de Gènes, de la moyenne et basse Italie, d'Angleterre, de Grèce, de Syrie, d'Égypte, se rendoient à Montpellier[5]. Des documens de 1231, 1243, 1246 et 1254, constatent les priviléges dont les navigateurs de cette ville jouissoient dans l'Arragon, l'île de Chypre et la Palestine[6], où d'abord ils avoient trafiqué sous la protection des Marseillais[7]. Ils étoient aussi admis en Égypte[8]. Montpellier étoit, indépendamment de ses manufactures de draps, renommée par des électuaires, des conserves, et d'autres objets destinés à la médecine et aux plaisirs de la table, qui se vendoient à un prix fort élevé[9].

Nîmes jouissoit des mêmes avantages[10]. Réunie à la couronne avant les autres parties du Languedoc, elle conserva, sous la protection des rois, le commerce que ses seigneurs y avoient fait fleurir. Les premiers priviléges qu'obtinrent les Italiens qui vinrent s'établir en France, concernent ceux qui résidoient à Nîmes[11]. Les Génois essayèrent quelquefois, mais sans succès, de troubler son commerce[12].

Des marchés considérables et très-fréquentés s'étoient formés dans le voisinage du Rhône. Tel étoit celui de Saint-Gilles, où, dans le XII.e siècle, se rendoient les commerçans d'Italie[13] et même d'Angleterre[14]; mais il fut remplacé par Beaucaire[15], dont la foire, établie en 1217, a conservé sa célébrité jusqu'à nos jours.

Lorsque le résultat du traité stipulé par la reine Blanche en

[1] Ordonnance de 1335, *Recueil du Louvre*, t. II, pag. 114.— [2] D. Vaissette, *Hist. de Languedoc*, t. III, pag. 432.— [3] *Statut. Massil.* ined. ann. 1228, § *De leusdis pannorum*. — [4] Ruffi, *Hist. de Marseille*, pag. 130.— [5] Benjamin de Tudèle, pag. 6 et 7. D. Vaissette, t. III, pag. 53.— [6] D'Aigrefeuille, pag. 79, 81 et 587.— [7] D. Vaissette, t. III, pag. 531. — [8] Document de 1267, ap. Capmany, *Memorias* &c., t. IV, pag. 6 et 7.— [9] *Notices des manuscr. de la biblioth. du Roi*, t. IV, pag. 506.— [10] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 32, 52 et 230. — [11] Priviléges donnés par Philippe le Hardi en 1277, *Recueil du Louvre*, t. IV, pag. 668. — [12] Caffaro, *Ann. Gen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 306.— [13] Benjamin de Tudèle, pag. 15. Ménard, *Hist. de Nîmes*, t. II, pag. 99. — [14] Ordonnance de 1294, ap. Ménard, *ubi suprà*, t. I.er, pr. pag. 133.— [15] D. Vaissette, *ubi suprà*, t. III, pag. 397.

1228 eut été de réunir le Languedoc à la couronne, les premiers soins des rois se tournèrent vers le commerce. Une ordonnance de S. Louis avoit déjà aboli d'injustes perceptions que les baillis s'étoient attribuées sur les contrats d'affrétement des navires [1]. Les priviléges qu'il donna à la ville d'Aigues-mortes constatent l'usage ancien en vertu duquel les magistrats nommoient des consuls chargés de maintenir le bon ordre dans les navires au cours de leurs expéditions [2]. Ce port étoit, comme je l'ai dit page lix, le seul point maritime que les rois possédassent sur la Méditerranée avant la réunion de la Provence.

L'industrie manufacturière des villes du Languedoc consistoit principalement dans la fabrication et la teinture des étoffes de laine [3]. On en faisoit des expéditions considérables pour l'étranger, et notamment pour l'Italie [4]; dès le XII.e siècle, les Amalfitains les portoient en Orient [5]. Le débit en étoit encore considérable dans l'Asie mineure au XIII.e siècle [6]. On a vu plus haut que cette branche de commerce étoit assez lucrative pour que, dans plusieurs villes d'Italie, on eût essayé d'imiter ces étoffes [7].

La Provence, moins fertile que le Languedoc, étoit plus naturellement ouverte à la navigation. Elle s'exerça aussi dans quelques branches d'industrie; telle étoit la fabrication du savon, à laquelle Marseille s'étoit toujours livrée avec succès, celle des étoffes de coton [8] et de soie [9], et la teinture [10]. Les villes commerçantes de la Provence étoient dans une position indépendante assez semblable à celle des villes du Languedoc. Réduites à chercher dans leurs propres ressources et dans des fédérations un moyen de sécurité et de protection que ne pouvoient leur procurer les seigneurs sous la domination desquels le sort les avoit placées, elles faisoient des traités, des alliances entre elles et avec les étrangers.

Les villes maritimes dont les noms figurent d'une manière remarquable dans les documens de cette époque, sont Nice, Grasse, Fréjus, Arles, et Marseille surtout. Il faut encore y

[1] Ordonnance de 1254, art. 7, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 69. — [2] Ordonnance de 1246, art. 8, *Recueil du Louvre*, t. IV, pag. 44 et 52. — [3] *Ancienne Coutume de Montpellier*, ap. d'Aigrefeuille, pag. 649 et suiv. *Statut. Massil.* ined. ann. 1228, § *De leusdis pannorum*. — [4] Décret du sénat de Venise de 1272, ap. Marin, t. V, pag. 295. — [5] Falcandus, præf. *Hist. Siculæ*, ap. Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 884. — [6] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 32, 42 et 47. — [7] Voir la note 7 de la page liij. — [8] *Statut. Massil.* ined. ann. 1293. — [9] Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pag. 409. — [10] *Statut. Massil.* lib. v, cap. XXII.



joindre Avignon, qui n'étoit pas seulement un lieu de grande consommation à cause de la résidence des papes : on y exerçoit aussi l'industrie manufacturière [1] et le commerce de banque [2]; et les Flamands y avoient des commissionnaires pour expédier leurs marchandises à Aigues-mortes, lieu d'embarquement.

Nice, ancienne colonie de Marseille [3], étoit devenue, après un grand nombre de révolutions, partie intégrante du comté de Provence, mais avec des conditions qui laissoient à son administration intérieure presque tous les avantages d'un état indépendant. Souvent opposée aux projets d'envahissement de la république de Gènes, qui vouloit étendre sa domination jusqu'au Var, elle s'allioit avec Pise, ennemie irréconciliable des Génois [4].

Antibes, quoiqu'elle eût souffert des ravages des Sarrasins, avoit conservé assez d'importance pour être en état de s'allier avec Pise en 1179 [5].

Grasse étoit en rapports habituels avec Gènes et Pise. Deux traités intervenus entre elle et ces républiques contiennent une clause qui mérite d'être remarquée, soit pour les conséquences qu'on peut en tirer relativement à l'état des villes municipales, soit pour connoître l'importance particulière de la ville de Grasse. Elle y déclare que, dans le cas où le comte de Provence, son suzerain, feroit la guerre à ses alliées, elle emploiera ses bons offices en leur faveur, sans toutefois être obligée de les secourir [6].

La position de Fréjus, ancienne colonie romaine, ne la rendoit pas moins propre aux opérations maritimes; et les intérêts de ces villes étoient à peu près semblables.

Arles, long-temps florissante et célèbre sous les Romains par ses constructions navales et par ses manufactures [7], avoit conservé une partie de son ancienne splendeur [8]. Sa situation enfoncée dans les terres étoit peu favorable pour un commerce maritime lointain. Cependant, à cette époque où les navires, semblables aux barques actuelles, tiroient peu d'eau, et où la facilité d'entrer dans des fleuves de médiocre grandeur diminuoit beaucoup

[1] *Statut. Massil.* ined. ann. 1228, § *De leusdis pannorum.* Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 33 et 233. — [2] *Stat. Avenion.* ined. ann. 1243, § *De litteris cambii.* — [3] Strab. lib. IV, cap. I, § 3. — [4] Papon, *Histoire de Provence*, t. II, pag. 10, et pr. 9 et 21. — [5] *Id. ibid.* pag. 159 — [6] Traités de 1118, rapportés par Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pr. 23 et 31. — [7] Gerv. Tilberiensis, *Otia imper.* ap. Leibnitz, *Script. rerum Brunsv.* t. II, pag. 979. — [8] *Chron. varia. Pisan.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. V, col. 128.

l'importance des ports de mer, le voisinage d'Arles de l'embouchure du Rhône rendoit cette ville l'entrepôt de toutes les marchandises qui remontoient ce fleuve pour se répandre dans l'intérieur. Son statut inédit de 1150 constate, dans l'article CXL, qu'on s'y embarquoit pour la Terre sainte, et plusieurs traités de commerce prouvent qu'on y faisoit des expéditions maritimes [1]. Elle se livroit à un genre de culture qui n'étoit pas sans rapports directs avec l'industrie. On y recueilloit une grande quantité de kermès, employé dans les teintures par les fabricans d'étoffes du Languedoc, de la Provence et de l'Espagne [2].

Marseille fut évidemment à cette époque, comme elle l'avoit été dans les temps antérieurs, la plus puissante et la plus commerçante des villes méridionales de la France. Les règles que contiennent ses statuts sur l'exercice de diverses professions, minutieuses sans doute, parce que tel étoit l'esprit du temps, attestent qu'elle n'étoit pas moins florissante par l'industrie que par la navigation [3].

Elle formoit une sorte de république; et peut-être est-il permis de dire qu'elle étoit la ville dont les titres à une entière indépendance étoient les plus légitimes. Ses vicomtes, de simples gouverneurs établis par les rois qui eux-mêmes avoient reconnu les franchises de cette ville, s'étoient rendus héréditaires. Contens d'une souveraineté nominale et de quelques tributs ou autres droits régaliens, ils avoient laissé aux habitans de Marseille le droit de s'administrer, de rédiger leurs lois, d'élire leurs magistrats, de faire la guerre ou la paix, et des traités de commerce avec les étrangers. Bientôt même Marseille, en achetant les droits de ces vicomtes [4], détruisit tout prétexte à contester son indépendance. Lorsque la force des armes l'obligea de reconnoître la souveraineté de Charles d'Anjou, elle conserva presque toutes ses anciennes prérogatives, notamment le droit de paix et de guerre, et celui d'envoyer dans les pays étrangers des consuls exclusivement soumis à l'autorité des magistrats municipaux [5]. Sa position devoit lier son commerce à celui de la

[1] Traité de 1221 avec Pise, ap. Murat. *Antiq. Ital* t. IV, col. 398; de 1232 et 1237 avec Gènes, ap. Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pr. 51; de 1237 avec Montpellier, cité par d'Aigrefeuille, *Hist. de Montpellier*, pag. 587.— [2] Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pag. 356 — [3] *Statut. Massil.* imprimés en 1656, *passim.* — [4] Ruffi, *Hist. de Marseille*, pag. 87. [5] Traité de 1257, rapporté par Ruffi, pag. 137.

Catalogne et de l'Arragon; elle avoit même donné des secours à Jacques I.er pour faire la conquête de Majorque, et en avoit reçu pour récompense des concessions importantes dans cette île [1].

On a vu, page viij, que dès les premiers momens où les croisés eurent acquis des ports en Palestine, Marseille y obtint de grands avantages. Elle continua de donner des secours importans aux rois latins; et les nouveaux priviléges qu'elle en obtint dans la Palestine et dans l'île de Chypre [2], attestent à-la-fois sa puissance et l'étendue de son commerce. En effet, du moment où les croisades furent dirigées par les voies de mer, Marseille devint presque le port unique d'embarquement pour les Français qui prenoient part à ces expéditions guerrières [3]. Ses statuts municipaux avoient prescrit pour la sûreté des pèlerins des règles dont aucune autre législation n'égaloit la sagesse [4]. Des souverains étrangers stipuloient la faculté d'entretenir dans son port et de pouvoir en expédier des navires pour la Terre sainte [5].

J'ai fait remarquer, page x, les raisons d'une politique éclairée qui n'avoient pas permis à Marseille de diriger son commerce vers la mer Noire; mais elle conserva ses anciennes relations avec l'Égypte [6]. Elle étoit aussi en rapports d'amitié avec les souverains de Tunis et de Bugie, dans les états desquels elle avoit obtenu des établissemens [7].

Pendant long-temps cette ville sut se maintenir dans une prudente neutralité avec les républiques italiennes, acharnées à se détruire. Si quelquefois le voisinage excita des contestations entre elle et Gènes, elles furent de courte durée [8], et se réduisirent à un état de froideur plutôt qu'à celui d'hostilité [9]. On ne voit pas qu'elle en ait eu de sérieuses avec Pise; jamais avec Venise [10], où ses navigateurs et ses marchandises étoient reçus avec faveur [11]. Son commerce n'en fut que plus

[1] Privilége de 1230, ap. Guesnay, *Provinciæ Massil. Annal.* pag. 360 — [2] Privilége de 1152, ap. Papon, t. II, pr. 18; de 1163 et 1180, archives des affaires étrangères; de 1190, ap. Guesnay, *ubi suprà*, pag. 335; de 1212, cité par Ruffi, *Hist. de Marseille*, pag. 96. — [3] Villehardouin, chap. XXIV et XXV. Ruffi, *Hist. de Marseille*, pag. 116. D. Morice, *Hist. de Bretagne*, t. I.er, pag. 172. — [4] *Statut. Massil.* lib. IV, cap. XXIV *et seqq.* — [5] Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pag. 229. Traité avec les Templiers de 1234, ap. Pauli, *Cod. dipl.* n. 11. — [6] M. Reinaud, *Extraits des hist. arabes relat. aux croisades*, pag. 531. *Statut. Massil.* lib. IV, *passim*. — [7] *Statut Massil.* lib. I, cap. XVIII. — [8] Caffaro, *Ann. Gen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 400, 401 et 526. — [9] *Statut. Massil.* lib. III, cap. XIII. — [10] Ruffi, *ubi suprà*, pag. 157. — [11] Traité de 1259, qui en suppose de plus anciens, cité par Filiasi, *Saggio sull' antico commercio de Veneziani*, pag. 64. Décret de 1272, cité par Marin, t. V, pag. 314.

florissant. S'il n'étoit pas aussi considérable, il ne fut pas moins universel que celui des autres villes d'Italie. Marseille étoit en outre, à cette époque, le lien presque unique de la France avec les pays situés sur la Méditerranée. Malheureusement, vers la fin du XIII.e siècle, les entreprises de Charles d'Anjou sur les Deux-Siciles la forcèrent d'entrer en guerre avec Pise et Gènes, ennemies du nouveau roi; elle renonça aux avantages d'un commerce paisible pour la vaine gloire des conquêtes, ou plutôt pour servir son souverain avec autant de fidélité qu'elle avoit mis précédemment de courage et de fermeté à défendre contre lui son indépendance [1].

Les suites en furent fatales. Obligés d'entretenir des flottes armées, les habitans de Marseille eurent moins de navires employés au commerce; ils furent exposés aux prises de leurs redoutables ennemis. La guerre paralysant dans la Provence l'agriculture et l'industrie, il en résulta une grande diminution dans la consommation des marchandises étrangères et dans les moyens d'échange [2].

La bataille navale de 1284 que gagnèrent les Arragonais, devenus maîtres de la Sicile après le fameux événement connu sous le nom de *Vêpres siciliennes*, porta le dernier coup à la marine provençale et assura aux Catalans une prééminence d'une assez longue durée.

Mais ces désastres généraux ne purent anéantir à Marseille l'esprit commercial; quelques années de paix lui rendirent son activité; elle continua d'être la première des villes maritimes de la France.

Commerce dans l'Espagne et le Portugal.

Un grand nombre de causes trop évidentes pour qu'il soit besoin de les énumérer et de les développer, devoient lier le commerce de l'Italie et de la France méridionale à celui de l'Espagne. Les Arabes, en conquérant ce pays, y avoient porté leur industrie et leur esprit entreprenant. Ils surent habilement profiter de sa position favorable pour se livrer à la navigation. Quoique souvent en guerre, non-seulement avec les anciens habitans, qui finirent par les en exclure, et avec les rois normands de Sicile, mais aussi avec les villes maritimes de Provence

[1] Ruffi, *Histoire de Marseille*, pag. 150 et suiv.— [2] Papon, *Histoire de Provence*, t. III, pag. 408.

et d'Italie, ils entretenoient néanmoins avec elles des rapports commerciaux assez suivis.

Il en étoit de même des îles Baléares, où, nonobstant des hostilités qui se renouvelèrent fréquemment, les villes maritimes d'Italie et de France s'étoient assuré des relations commerciales par des traités [1]. Elles devinrent plus intimes lorsque le roi d'Arragon eut conquis Majorque.

La culture et la fabrication de la soie furent introduites par les Arabes en Espagne. Dès le XII.e siècle, elles étoient assez florissantes, puisqu'on voit que les Génois s'étant emparés en 1148 de deux villes maures d'Espagne, y apprirent cet art, qui n'étoit encore que très-récemment importé du Péloponnèse en Sicile [2].

A mesure que les Espagnols faisoient des conquêtes sur les Arabes, ils recueilloient les fruits de la civilisation et de l'industrie développées par leurs ennemis, et se lioient de commerce avec les puissances chrétiennes [3].

La Catalogne, dans laquelle il faut comprendre le Roussillon, soumis alors aux mêmes souverains, est le pays où l'affranchissement des chrétiens a été le plus ancien, et l'on a vu, t. I.er, page lxxvij, que Barcelone commençoit dès le XI.e siècle à jouir de la prospérité que lui assuroit le sage gouvernement de Raymond Bérenger, dont les célèbres *usatici* offroient protection à tous les navigateurs étrangers. Les premières relations de ce pays avec Pise commencèrent lors d'une expédition de cette ville contre les îles Baléares en 1112 [4]; elles sont attestées par des traités et un grand nombre de documens du XII.e siècle [5]. Le commerce de Barcelone ne tarda pas à s'étendre à la Syrie [6], à l'Égypte [7] et aux côtes septentrionales d'Afrique [8], à l'empire grec [9] et à l'île de Chypre [10].

Le XIII.e siècle est l'époque à laquelle on voit le commerce des Catalans prendre ses plus grands développemens, surtout

[1] Traité de Pise en 1185, cité par Fanucci, t. II, pag. 114; traités de Gènes de 1181 et 1188, *Nouv. Mém. de l'Acad. des inscr.* t. III, pag. 106. — [2] Otto Frisingensis, *De rebus gestis Frederici*, lib. II, cap. XIII. Abu-Zacharia-Jahia, *Libro de agricult.* tr. de Banqueri, t. I.er, chap. VII. — [3] Capmany, *Memorias* &c., t. II, pag. 15, 40, 45, 57 et 59. — [4] Capmany, *Memorias*, t. II, pag. 216, et t. IV, pag. 1. — [5] Documens de 1147, 1150, 1167 et 1176, ap. Navarette, *Memorias de la real acad. de la historia*, t. V, pag. 151 et suiv. — [6] Capmany, t. II, pag. 161 et 174. — [7] Capmany, t. II, pag. 210. — [8] Benjamin de Tudèle, pag. 13. Ordonnances de Jacques I.er de 1227, 1267 et 1268, ap. Capmany, *Memorias* &c., t. II, pag. 11. — [9] Priviléges de 1290 et ann. suiv., ap. Capmany, t. II, pag. 84, 168, 218 et 369. — [10] Privilége de 1291, ap. Capmany, t. II, pag. 56 et 81.

après les conquêtes de Jacques I.er dans les royaumes de Valence et de Majorque [1]. Celles des rois de Castille dans les provinces de Murcie et d'Andalousie ouvrirent aux navigateurs de Barcelone les ports de ces pays [2]. L'acquisition de la Sicile, que fit le roi d'Arragon en 1282, donna lieu aux Catalans, qui obéissoient à ce prince, d'y obtenir de grands avantages [3].

Le commerce des Catalans avec quelques parties de la France fut la conséquence du voisinage des deux états : ils fréquentoient les foires de Champagne et ils y avoient un consul [4].

L'industrie manufacturière fit aussi des progrès à Barcelone dans le même siècle. Un grand nombre de documens publiés par Capmany attestent qu'on y fabriquoit des draps et des étoffes de coton connues sous le nom de *futaines* [5]. Mais il est peu probable que cette industrie ait été assez considérable pour donner lieu à des exportations [6]. Le commerce de la banque y fut aussi assez actif; et dans ce pays, comme dans les autres parties de l'Europe, il commença par être dans les mains des Italiens, dont les usures attiroient sur eux l'animadversion des souverains [7].

Les parties méridionales de l'Espagne faisoient avec les chretiens, pendant la domination des Arabes [8], un commerce qui prit une plus grande activité après qu'elles eurent été conquises par les rois de Castille. Au XIII.e siècle, Cadix et Séville commerçoient à Constantinople [9]; les Génois avoient des établissemens et des priviléges à Séville [10]; et l'on a vu, page xlvij, qu'Alphonse X en accorda aux Pisans pour prix de leur dévouement à ses intérêts. J'ai indiqué plus haut les liaisons qui existoient entre la Castille et la Catalogne.

Sur les côtes occidentales de la péninsule, la délivrance du Portugal [11], due aux efforts de quelques aventuriers normands, frisons ou flamands et des Pisans , ouvrit les ports de ce

[1] Priviléges, ap. Capmany, t. II, pag. 60 et 83. — [2] Priviléges, ap. Capmany, t. II, pag. 12, 14, 15, 40, 45, 47, 48, 57, 59, 60 et 93. — [3] Priviléges, ap. Capmany, t. II, pag. 49, 54, 65, 122 et 128. — [4] Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pr. pag. xlvij. — [5] Capmany, t. I.er, part. II, pag. 36. — [6] *Id. ibid.* t. II, pag. 325. — [7] Ordonnance de 1265, ap. Capmany, t. II, pag. 31. — [8] Traité des Génois avec le roi de Murcie en 1167, cité par Fanucci, t. II, pag. 45. — [9] Pegolotti, ap. Pagnini, pag. 36, 47 et 276. — [10] Traités de 1242 et 1262, cités par M. de Sacy, *Nouv. Mém. de l'Acad.* t. III, pag. 109. Voir aussi M. Navarette, *Colleccio de las viages*, pièces justific. n. 1. — [11] M. Helmod. *Chron. Slav.* lib. I, cap. LXI. Arn. mon. *De Ulixibona Saracenis erepta*, ap. *Historiens de France*, t. XIV pag. 325. Vasconcellos, *Summa Capita autorum regum Lusitaniæ*, pag. 17

royaume au commerce des autres pays situés sur la même mer, et aux villes de la Méditerranée qui essayoient leurs excursions dans l'Océan. On ne voit pas que les navigateurs de la Méditerranée fréquentassent à cette époque les ports de la Galice et de la Navarre; mais il est probable que ces ports étoient en relations avec le Portugal et la France occidentale au XIII.e siècle. Du reste, on peut considérer comme fabuleux, ou du moins comme hasardé, ce que dit Anderson sur le commerce maritime de Bilbao dès le X.e siècle [1]. Ce commerce ne paroît pas avoir pris de développemens [2] avant le XIII.e

Commerce dans la France occidentale, septentrionale et intérieure.

Les côtes occidentales de la France étoient le siége d'un commerce maritime qui, sans avoir rien de comparable à celui des côtes méridionales, n'étoit pas sans importance. Si les historiens du temps donnent peu de renseignemens à cet égard, ils attestent suffisamment ce fait, en parlant des expéditions maritimes que les rois entreprenoient; car, à une époque où l'état ne possédoit point de marine militaire, il devoit nécessairement recourir à celle des particuliers : les hostilités que les corsaires commettoient pendant les guerres non interrompues qui eurent lieu aux XII.e et XIII.e siècles avec l'Angleterre et la France, supposent aussi un nombre considérable de navires à la disposition des particuliers, que ceux-ci devoient employer au commerce chaque fois que la guerre ne les forçoit pas à les diriger contre l'ennemi.

Le principal objet des exportations de la Guienne, de l'Aunis et de la Saintonge, consistoit dans les vins et les sels; elles avoient lieu pour l'Angleterre, l'Écosse, la Flandre, et les côtes de la basse Germanie.

Il est douteux que les événemens par suite desquels l'Angleterre exerça une assez longue domination sur la Guienne, aient accru notablement les rapports commerciaux entre les deux pays; il paroît même, par plusieurs documens, que les habitans des provinces conquises n'étoient pas traités en Angleterre plus favorablement que les autres Français [3]. Les expé-

[1] Macpherson, qui reproduit l'opinion de cet écrivain, ad. ann. 993, avoue qu'il n'en a trouvé aucune preuve. — [2] *Diccionario hist. geogr. de la acad. Española*, t. I.er, pag. 179. M. Navarette, *Colleccio de las viages*, introd. pag. 12 et éclairc. n. 2. — [3] Privil. de 1254, manuscrit de la bibliothèque royale, copié à la tour de Londres. Matthieu Paris, ad. ann. 1254. Macpherson, ad ann. 1302.

ditions qui se faisoient dans les ports de France étoient considérables, principalement à la Rochelle, où la franchise attiroit une grande quantité d'étrangers [1]. Les Flamands mettoient une telle importance à ce commerce, qu'en 1262, leur souverain ayant établi des taxes onéreuses aux commerçans de la Rochelle et de Saint-Jean d'Angely, ces villes en obtinrent la révocation sur la seule menace d'interdire la sortie de leurs vins [2]. L'île d'Oléron, dont le nom est devenu célèbre par la compilation qui porte son nom, se livroit aussi à un commerce maritime qu'attestent plusieurs dispositions de sa véritable coutume [3]. Cette île est nommée dans une loi d'Henri II, roi d'Angleterre, rendue en 1174, relativement aux navires naufragés [4].

Le commerce maritime de la Bretagne avoit la même direction que celui de l'Aquitaine [5]; mais la Loire lui offroit de plus un important moyen de communication, soit pour extraire de l'intérieur les produits de l'agriculture et de l'industrie destinés à l'exportation, soit pour y introduire ceux qui venoient des pays étrangers. Les rois carlovingiens avoient donné leurs soins pour que ce fleuve fût rendu navigable [6]; dans la suite, les souverains s'occupèrent constamment d'assurer la sécurité des marchands qui le fréquentoient [7].

Les provinces que je viens de nommer avoient aussi des relations avec les côtes de l'Espagne et du Portugal; les documens du commencement du XIV.e siècle, qui attestent que les commerçans de ces deux pays étoient admis et favorisés en France, se réfèrent à un état de choses antérieur, et ne permettent pas de douter que, de leur côté, les commerçans français ne fréquentassent les ports de Castille et de Portugal [8].

Les croisades, en donnant aux navires français une direction vers la Méditerranée, durent fournir aux commerçans des occasions d'y établir quelques relations, puisqu'il est prouvé que ceux d'Arragon et de Mayorque venoient dans les ports occidentaux de la France [9]. On assure même que des navigateurs de Bayonne, de la Rochelle et de la Bretagne, avoient abordé

[1] Ordonnance de 1327, *Recueil du Louvre*, t. XI, pag. 326. Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 274. — [2] Arcere, *Hist. de la Rochelle*, t. I.er, pag. 129. — [3] Voir ce que j'ai dit sur cette coutume, t. I.er, pag. 305. — [4] Rymer, t. I.er, part. I, pag. 12. — [5] *Vita S. Colomb* ap. Mabill. *Acta S. S. ord. S. Ben.* sæc. II, pag. 24. — [6] Capitul. lib. IV, cap. X. — [7] D. Morice, *Hist. de Bretagne*, t. I.er, pag. 152. — [8] Voir les ordonnances citées, t. I.er, pag. 297. — [9] Ces ordonnances nomment les Arragonais et les Maillorquins.

dès le XIII.e siècle sur les côtes occidentales de l'Afrique, et que, pénétrant dans l'intérieur par les rivières du Sénégal et de Gambie, ils s'y procuroient de l'ivoire, des gommes, des plumes d'autruche, de la poudre d'or, en échange de quelques produits manufacturés [1].

Les côtes de la Normandie et de la Picardie n'étoient pas moins favorables pour le commerce maritime. Un document curieux, daté de 1340, contenant la répartition des deux cents navires français qui formèrent la flotte du roi Philippe de Valois au célèbre et malheureux combat de l'Écluse, dénomme les ports qui ont fourni ces navires. Ces ports sont Chereboust [Cherbourg], Barefleu [Harfleur], la Hogue [la Hougue], Labée de Vire [baie de Vire], Caen, Pont-Audemer, Touque, Fiquefleu, Honnefleu [Honfleur], Caudebec, Leure, le Quef de Caux [peut-être le Havre], Fécamp, Estrulat [Etretat], Dieppe, Crotoy, Saint-Valery, Abbeville, Wauben [Waben], Estappes [Étaples], Boulogne, Calais [2].

Les habitans de ces ports se livroient à la pêche du hareng, dont ils faisoient des expéditions considérables pour la consommation de Paris et de l'intérieur du royaume. Plusieurs documens du XII.e siècle attestent qu'ils employoient, pour la conservation de ce poisson, les procédés de la salaison que quelques auteurs ont cru n'avoir été trouvés en Hollande qu'à une époque plus récente [3].

L'heureuse situation de Rouen, qui la rendoit le centre du commerce de la Normandie, lui permettoit de recevoir de l'Angleterre, de la Flandre et du nord de l'Europe, des marchandises qui, remontant la Seine, arrivoient à Paris et se répandoient dans l'intérieur. C'étoit aussi de Rouen que partoit une grande partie des expéditions pour les pays étrangers. Philippe-Auguste avoit même accordé, en 1207, à cette ville et à celle de Cherbourg, le privilége exclusif d'aller faire le commerce en Irlande [4]. Un grand nombre de documens attestent que le port d'Harfleur étoit celui où abordoient les commerçans

[1] Prévôt, *Hist. génér. des voyages*, in-4.°, t. II, pag. 424. — [2] Compte de Françoys de Lospital, à cause de la grande armée déconfite devant l'Écluse, le 24 juin 1340, ap. Traullé, *Abrégé des annales du commerce de mer d'Abbeville*, pag. 31 et suiv. — [3] Charte de 1170, citée dans le *Magasin encyclopédique*, t. XIV (1797, t. II), pag. 454. Ordonnances de 1179 et de 1187, *Recueil du Louvre*, t. XI, pag. 211, et t. XII, pag. 287. — [4] *Id. ibid.* t. II, pag. 413.

étrangers, et principalement les Portugais, les Castillans et les Arragonais [1].

Le commerce d'Abbeville, comme celui de Boulogne, qui remplaçoit l'ancien port de Quentovic, détruit par les Normands sous le règne de Charles le Chauve, n'avoit jamais entièrement cessé pendant les malheureux temps de la féodalité. Le port d'Abbeville est nommé dans une charte de 1100 [2]; il fut, en 1150, l'objet de contestations entre le seigneur de Saint-Valery et le comte de Ponthieu [3]. En 1199, Philippe-Auguste accorda aux habitans de cette ville des priviléges favorables à leur navigation [4]. Dès le Xe siècle, on voit le seigneur de Boulogne protéger, par tous les moyens qui étoient en son pouvoir, le commerce de ses sujets [5]. Dans les temps les plus reculés, les habitans de cette ville, ceux de Calais, de Dieppe surtout, se livroient à la pêche et à des expéditions maritimes lointaines [6]. Ces derniers avoient, dit-on, essayé de pénétrer jusque dans l'Afrique, et, quoique les renseignemens qui nous restent sur leurs établissemens dans cette partie du monde se rattachent au XIVe siècle [7], il est probable que dès le XIIIe ils avoient porté leur navigation de ce côté.

Le commerce de ces villes et du reste des côtes septentrionales de la France étoit principalement dirigé vers l'Angleterre, la Flandre et le nord de l'Europe [8]. Leurs relations avec les villes de la Baltique étoient si habituelles, que l'usage de la monnoie de France y étoit adopté [9], et si importantes, qu'en 1295 Edouard Ier, dans un moment de haine contre la France, exigeoit des armateurs de Lubeck que, pour éviter le séquestre dont il les menaçoit, ils donnassent caution de ne point faire de commerce dans ce royaume [10]. On assure que, dès les années 1223 et 1226, des priviléges avoient été accordés à quelques-unes des villes voisines de la Baltique pour s'établir en France [11].

[1] *Recueil du Louvre*, t. II, pag. 135 et 158. *Descript. hist. et géogr. de la Haute-Normandie*, t. Ier, pag. 187. — [2] *Gallia Christiana*, t. X, col. 1168. — [3] Transactions de 1150 et 1219, citées par Traullé, *Abrégé des annales du commerce d'Abbeville*, pag. 7.— [4] Charte citée par Traullé, *ubi sup.*— [5] *Vita S. Berthulphi*, cap. XXI et XXII, ap. Bolland. febr. t. Ier, pag. 914. — [6] Chartes de 1030 et 1252, dans la *Descript. hist. et géogr. de la Haute-Normandie*, t. Ier, pag. 124, et t. II, pag. 355. Charte de 1163, dans l'*Hist. gén. de Calais et du Calaisis*, t. Ier, pag. 674. — [7] Manesson Mallet, *Relation universelle de l'Afrique*, t. II, pag. 493. Masseville, *Hist. de Normandie*, t. II, pag. 393. — [8] Daire, *Hist. d'Amiens*, pag. 205.— [9] Voir t. Ier, pag. 465, note 4.— [10] Rymer, t. Ier, part. II, pag. 147.— [11] Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c. pag. 19.

Nos recueils imprimés ne contiennent rien qui justifie cette allégation [1]; mais deux documens de 1293, 1294 et 1297, constatent que des commerçans de Lubeck et d'autres villes allemandes fréquentoient les foires de Champagne [2].

En présentant quelques notions sur le commerce maritime du midi de la France, je n'ai pas dû en séparer ce qui avoit rapport à l'industrie locale de ces provinces. Je dois de même, en terminant l'exposé du commerce maritime sur les côtes occidentales et septentrionales, recueillir ce qui peut concerner l'intérieur.

Pendant le XII.e siècle et les précédens, les productions de l'agriculture avoient été les seuls objets d'échange avec les étrangers; l'état d'oppression dans lequel le peuple gémissoit presque partout, s'opposoit aux développemens de l'industrie. Mais une grande révolution se préparoit et ne tarda pas à s'accomplir.

Les rois de la troisième race réalisèrent dans leurs domaines, et bientôt étendirent à ceux de leurs vassaux, l'abolition de la servitude personnelle. Les communes se formèrent. Les hommes qui s'y réunissoient, attirés par les avantages que leur offroit cette institution et garantis par la protection royale, tranquilles et libres d'améliorer leur sort en se livrant à des professions utiles, déployèrent une industrie qui ouvrit de nouvelles sources de richesses pour l'état, et fournit de nouveaux moyens d'échange pour le commerce extérieur [3].

S. Louis, dont il est impossible de prononcer le nom sans rappeler tout ce que la vie privée offre de plus parfait, et tout ce que la royauté peut avoir de plus digne de l'amour et de la reconnoissance des peuples, donna une grande impulsion au commerce par la sagesse de ses réglemens sur diverses branches d'industrie, moins connus et moins appréciés aujourd'hui que ses *Établissemens*, qui contiennent aussi plusieurs dispositions sur les négociations commerciales. Ce grand prince proclama le premier le principe de la liberté des exportations, trop méconnu quelquefois par les rois qui l'avoient précédé et par ceux qui lui succédèrent [4].

La fabrication des toiles fut importée de Flandre à Laval [5], et s'étendit promptement dans la Bretagne. Les villes de Rouen,

[1] Sartorius, *Gesch. des Hanseat. Bundes*, t. I.er, pag. 444.— [2] Voir la note 7 de la page lxxiv. — [3] Voir l'*Hist. litt. de France*, t. IX, pag. 223 et suiv., et t. XVI, pag. 280 et suiv. — Ordonnance de 1224, *Recueil du Louvre*, t. XI, pag. 330.— [5] *Hist. de Lille*, pag. 311.

de Louviers, de Saint-Lô, de Caen, se livrèrent à celle des étoffes de laine [1].

Les manufactures d'Amiens, dont l'existence étoit très-ancienne, mais que l'oppression féodale avoit presque anéanties, reprirent une activité nouvelle et parvinrent à imiter les étoffes de Syrie [2]. Beauvais [3] et Arras [4] n'étoient pas moins renommées par la fabrique des draps et surtout des tapisseries, dont on vantoit la beauté des dessins, la solidité et l'éclat des couleurs. Quelques villes de l'intérieur, et notamment Saumur, possédoient aussi cette industrie dès le XII.e siècle [5].

Les documens de cette époque citent, indépendamment des villes que je viens de nommer, Châlons-sur-Marne, Troyes, Lagny, Provins, Nogent-sur-Seine, Paris, Saint-Denis, Étampes, Montivilliers, Montreuil, Bourges, Cambrai, Reims [6], comme lieux où l'on fabriquoit des étoffes de laine, dont Marseille faisoit des expéditions considérables pour le Levant [7].

Plus les produits de l'agriculture et de l'industrie s'accroissoient, plus ils offroient de superflu par le moyen duquel les marchandises étrangères prenoient place dans la consommation. Des ports de Provence et de Languedoc, ces marchandises, et les épiceries surtout, dont la consommation étoit considérable et le commerce soumis à une police spéciale [8], arrivoient par des voies terrestres, dont un grand nombre de documens atteste l'existence sans en faire connoître la direction précise; le Rhône les amenoit à Lyon, qui étoit depuis long-temps un lieu d'entrepôt considérable, avant que ses manufactures de soieries l'eussent mise au premier rang des villes industrieuses. Des communications habituelles, de l'est de la France avec l'Allemagne, que j'ai dejà indiquées, t. I.er, page lxxiv, et dont j'aurai occasion de parler plus explicitement dans la suite, servoient à atteindre le même résultat. Ce que l'Angleterre fournissoit étoit introduit dans les provinces méridionales par la Garonne, et remontoit jusqu'à Toulouse, qui se livroit à des fabrications de draps [9].

[1] Masseville, *Hist. sommaire de Normandie*, t. II, pag. 192 et suiv. — [2] Du Cange, *Notes sur Joinville*, pag. 38. Daire, *Hist. de la ville d'Amiens*, t. I.er, pag. 531. — [3] *Carta comm. Bellovac.* ann. 1144, ap. Louvet, *Hist. de Beauvais*, pag. 317. *Mém. pour servir à l'histoire de la province d'Artois*, pag. 67. — [4] Murat. *Antiquit. Ital. medii ævi*, t. II, col. 404. — [5] Martene, *Ampliss. Collect.* t. V, col. 1130. — [6] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 225. Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 282 et suiv. D. Marlot, *Hist. Remensis*, t. II, pag. 684. — [7] *Stat. Massil.* ined. ann. 1228, § *De leusdis pannorum.* — [8] Ordonnance de 1312, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 511. — [9] Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, pag. 290.

On a vu que la Loire offroit les mêmes avantages à l'Anjou, à la Touraine, à l'Orléanais, au Nivernais et à l'Auvergne [1]. La Seine servoit au commerce entre Rouen et Paris [2], et, dans son cours supérieur, ouvroit l'entrée de la Champagne et de la Bourgogne; la Somme assuroit le commerce intérieur de la Picardie. Les restes des voies romaines, et quelques routes que les commerçans s'étoient frayées ou que l'autorité publique avoit construites, achevoient ce système de communications, tant dans l'intérieur de la France qu'avec les contrées voisines, telles que le Brabant, la Flandre et l'Allemagne.

Les foires dont la création étoit de la plus haute antiquité [3], et, plus qu'aucune autre, celles de Champagne, étoient le point central des commerçans de l'intérieur. Ceux du midi s'y rendoient en si grand nombre, qu'ils élisoient un chef pour les diriger dans leur voyage et pour défendre leurs intérêts [4]. Ces foires n'étoient pas moins fréquentées dès le XI.e siècle par les commerçans étrangers [5], tels que ceux du Hainaut [6], de la Flandre, de la Lorraine, de l'Allemagne occidentale et méridionale, et même de beaucoup d'états du Nord plus éloignés [7], et par ceux de l'Italie et de l'Espagne [8].

Un nombre considérable d'officiers publics constatoient les négociations ou s'entremettoient pour les conclure; des juges spéciaux statuoient sommairement et sans frais sur les contestations [9]. Il paroît même que les étrangers y jouissoient du privilége d'y établir des consuls [10].

Les conventions de change, ou les dettes contractées dans ces foires, étoient soumises à des règles différentes de celles du droit civil : ainsi aucun répit ne pouvoit être accordé au débiteur. Quoique le taux de l'intérêt de l'argent prêté ou payable hors des foires ne fût que de quatre pour cent par an, on pouvoit exiger deux et demi pour cent pour l'intervalle d'une foire à une autre, par forme de peine; ce qui ressemble beaucoup à ce que

[1] Le plus ancien réglement relatif aux marchands fréquentant la Loire, conservé dans le *Recueil du Louvre*, t. XII, pag. 208, est de 1402; mais il est impossible qu'il n'en ait pas existé d'antérieurs qui ont été perdus.— [2] Ordonnance de 1207 et autres, *Recueil du Louvre*, t. II, pag. 412; t. IV, pag. 87 et 598. — [3] Sidonius Apoll. lib. VI, epist. IV, ad Lup. episc. Trecass. — [4] Ordonnance de 1315, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 585.— [5] *Chronol. S. Mariani*, fol. 92. — [6] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 886. — [7] Documens de 1293, 1294 et 1297, ap. Lappenberg, *Urkundliche Geschichte der deutschen Hanse*, t. II, pag. 168, 175 et 187. — [8] Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 237 et suiv. — [9] Ordonnance de 1302, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 360 et 366.— [10] Ordonnance de 1311, *ibid.* pag. 586.

nous nommons aujourd'hui le rechange. Aussi étoit-il défendu de dater des foires de Champagne, pour en avoir les priviléges, des obligations contractées dans d'autres lieux [1].

Le résultat de cette grande affluence de commerçans de tous les pays aux foires de Champagne avoit été de rendre les mesures usitées à Troyes d'un usage universel en Europe [2], comme on a vu, page lxxj, que la monnoie de France connue sous le nom de *tournois* y étoit généralement adoptée [3].

Ce commerce intérieur n'avoit pas néanmoins pour la France tous les avantages que sembleroit annoncer son étendue, parce qu'il étoit presque entièrement entre les mains des étrangers. On a vu que la France fut un des pays de l'Europe où les Italiens s'établirent le plus promptement [4]; et même, avant d'y avoir fait des établissemens fixes, ils en fréquentoient depuis long-temps les foires.

Commerce en Angleterre, Écosse et Irlande.

L'Angleterre avoit fait, avant de passer sous la domination de Guillaume le Conquérant, quelques pas vers la civilisation. S'il faut en croire un écrivain du VIII.e siècle, Londres, la principale de ses villes, étoit alors fréquentée par des commerçans étrangers [5]. On lit même, dans d'autres écrivains, qu'au temps d'Alfred les navigateurs anglo-saxons fréquentoient le port d'Alexandrie et avoient des relations avec l'Inde [6]; mais il est difficile d'ajouter foi à ces assertions. Il en est de même, je le présume, de ce qu'on dit des exportations de laine pour la Flandre, qu'on prétend avoir existé dès le temps de Charlemagne [7]. Ce n'est réellement que vers la fin du XII.e siècle et pendant le XIII.e qu'on voit l'industrie anglaise prendre quelques développemens et fournir aux habitans des moyens d'échange. Les principaux objets étoient le fer, l'étain [8], le plomb [9], dont tous les édifices considérables de l'Europe étoient couverts à

[1] Ordonnance de 1311, *Recueil du Louvre*, pag. 484. — [2] Rymer, t. I.er, part. I, pag. 27. Grosley, *Mém. sur l'hist. de Troyes*, pag. 489. — [3] *Stat. abb. Cassin.* ann. 1286, ap. Carpentier, voc. *Tornensis*. *Carta Jacobi*, ann. 1309, ap. Du Cange, voc. *Tornensis*. *Chron. Astiens.* ann. 1300, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. XI, col. 192. — [4] Gregor. VII, *Epist. ad Philippum regem Galliæ*, lib. II, epist. V et XVIII. — [5] Beda, *Hist. eccl. gent. Angl.* lib. II, cap. III. — [6] Asser, *Vita Alfredi*, pag. 50. Rapin Thoiras, *Hist. d'Angleterre*, t. I.er, pag. 318. — [7] *Hist. des Provinces-unies*, t. I.er, pag. 315. — [8] Hallam, *View of the state of Europe during the middle age*, chap. VIII, part. III, t. III, pag. 36. — [9] Torfæus, *Rerum Orcad. hist.* lib. I, cap. XXXVII. Martene, *Ampliss. Collect.* t. V, pag. 12 et 856. *Histoire littéraire de France*, t. IX, pag. 221.

cette époque, et surtout la laine, qui étoit presque la seule matière des vêtemens.

On trouve, dans les écrivains du XII.e siècle, au nombre de villes qui se livroient au commerce maritime, outre Londres, dont j'ai déjà parlé, Lincoln, Donnewick, Linn, Berwick, Norwich [1] et Bristol, dont les relations avoient lieu particulièrement avec l'Islande et la Norvége [2].

Divers documens attestent l'importance que les souverains de ce dernier pays et de l'Angleterre mettoient aux relations de leurs états, et la précaution, justifiée par la piraterie générale dans les mers du Nord, qu'ils prenoient de n'admettre aucun commerçant, s'il n'étoit muni d'un passe-port de son souverain [3].

La position du pays de Galles a pu conduire ses habitans dans les mers qui avoisinent le Groenland; mais il n'y a rien de certain sur la découverte de l'Amérique septentrionale qu'on prétend avoir été faite en 1170 par des navigateurs de ce pays [4].

Toutefois le commerce maritime de l'Angleterre étoit foible pendant le cours de ce XII.e siècle; il ne prit de développemens que pendant le suivant, époque à laquelle se formèrent des compagnies d'Anglais pour aller trafiquer en Flandre [5]. Jusque-là c'étoient presque toujours des navires étrangers qui leur apportoient les objets de première nécessité ou de luxe [6]. Les Flamands surtout y introduisoient les produits de leurs manufactures, et en exportoient les matières premières qu'ils mettoient en œuvre. Ce débit étoit si considérable, qu'au dire de Mathieu de Westminster toutes les étoffes de laine qui servoient en Angleterre à l'habillement, provenoient des fabriques de Flandre [7].

Des villes situées sur les bords du Rhin [8], celles de la Baltique dont les commerçans furent désignés d'abord sous le nom de *Gothlandais*, puis sous celui de *Teutoniques*, y jouissoient d'assez grands priviléges au XII.e siècle. Un acte de 1176 est le plus ancien [9] dans lequel il m'ait été possible d'en trouver la preuve

[1] Will. Malmesbur. *De gestis pontif.* pag. 133 et 165. Will. Neubrig. lib. II, cap. XXX; et lib. IV, cap. VII. Rymer, t. I.er, part. III, pag. 117. Macpherson, ad ann. 1171. — [2] Will. Malmesbur. *Gesta pontif.* pag. 161. — [3] Rymer, t. I.er, pag. 74 et 75. — [4] Will. Malmesbur. *Gesta pontif.* pag. 136. — [5] Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 295. Macpherson, ad ann. 1248. Rymer, t. Ier, part. II, pag. 152. — [6] Haerbelin, *Analecta medii ævi*, n. 4. — [7] Matth. de Westminst. pag. 396. — [8] Privil. de 1154, 1189 et suiv., ap. Lappenberg, *Urkundliche Geschichte des deutschen Hanse*, t. II, pag. 3, 10 et suiv. — [9] Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c. pag. 264.

relativement à ces derniers; mais il paroît supposer un état de choses déjà existant. L'abus de ces priviléges, souvent renouvelés dans la première moitié du XIII.e siècle [1], et le tort qu'ils faisoient à l'industrie naissante de quelques manufactures de draps qu'on avoit essayé d'établir en Angleterre [2], décidoient quelquefois les souverains à prohiber l'exportation de la laine et l'importation du drap, dans le double but de conserver la matière première propre à alimenter l'industrie, et de s'opposer à la concurrence des fabrications étrangères [3].

Mais presque toujours, après une mesure de rigueur passagère, ces commerçans, qui se rendoient nécessaires aux souverains par les droits considérables qu'ils payoient, et même agréables au peuple en fournissant les objets fabriqués à meilleur marché que les manufactures naissantes du pays, recouvroient leurs priviléges [4]. D'ailleurs ils apportoient des marchandises asiatiques et beaucoup d'objets dont le besoin se faisoit sentir et que les navigateurs anglais n'étoient point en état d'aller chercher [5].

Les vins de France formoient un des objets les plus considérables d'importation en Angleterre [6]. Mais comme les hostilités sans cesse renaissantes entre les deux royaumes, et qui même avoient lieu souvent dans l'intervalle des trêves [7], interrompoient ce commerce ou le rendoient dangereux, la Flandre en devint l'intermédiaire [8].

Les Italiens, qui, dans presque toute l'Europe, furent les premiers à aller fonder l'industrie de banque, étoient établis en Angleterre au XIII.e siècle [9]; ils venoient aussi y acheter les laines dont leurs manufactures de draps devoient avoir besoin [10].

A mesure que le commerce maritime de l'Angleterre prenoit de l'accroissement, il étoit plus exposé aux entreprises des pirates. Un document de la douzième année d'Édouard III, sur lequel j'ai eu occasion de m'expliquer, pour un tout autre objet, tome I.er, page 289, semble annoncer qu'Edouard I.er avoit déjà pris quelques mesures pour la sûreté de la navigation. C'est peut-être à des mesures du même genre que se rattache une

[1] Haerbelin, *Analecta medii ævi*, pag. 3, 7 et 9. — [2] Will. Malmesbur. *Gesta reg. Angl.* fol. 89. Gir. Cambr. pag. 848. — [3] Macpherson, ann. 1261. — [4] Macpherson, ann. 1204, 1280, 1262, 1292, 1295, 1297. — [5] Will. Malmesb. *Gesta pontif.* pag. 161. — [6] Rymer, t. I.er, part. III, pag. 122, 128 et 141. — [7] Rymer, t. I.er, part. I, pag. 109 et 126. — [8] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 84. — [9] Rymer, t. I.er, part. I, pag. 68. Matth. Paris, pag. 1148 et 1149. — [10] Voir un de ces traités d'achats dans Pagnini, *Della decima*, t. II, pag. 324.

loi de Jean I.er, donnée à Hastings la seconde année de son règne, qui ordonne d'arrêter et de traiter en ennemis les navires qui ne vouloient pas baisser leur pavillon à la réquisition de l'amiral, document qui, comme on sait, a été la base principale des argumens de Selden pour prétendre que l'Angleterre étoit souveraine de la mer [1].

L'Angleterre eut, à l'époque dont je m'occupe, des relations commerciales avec les provinces de l'Espagne qui bordent l'Océan, et avec le Portugal. La domination qu'elle exerça longtemps dans la Guienne dut lui en fournir de fréquentes occasions; mais quoique certainement la flotte de Richard I.er destinée pour la croisade ait passé le détroit de Gibraltar, rien ne constate qu'alors les commerçans fréquentassent la mer Méditerranée [2]. Benjamin de Tudèle assure qu'à l'époque de son voyage, c'est-à-dire, au XII.e siècle, on rencontroit des Anglais à Alexandrie [3]. Ce fait, fût-il vrai, ne seroit pas la preuve qu'alors les navires de ce pays se rendissent en Égypte par le détroit de Gibraltar, parce que des Anglais fréquentant les villes maritimes du midi de la France [4] auroient pu passer en Égypte par les navires expédiés de la Provence ou du Languedoc. Une ancienne chronique atteste, il est vrai, qu'en 1161 le roi sarrasin de Murcie envoya des présens au roi d'Angleterre et en reçut de ce dernier [5]; mais on ne voit pas qu'il existât encore de liaisons commerciales entre les deux états. Au surplus, il n'est pas douteux qu'au XIII.e siècle les navigateurs anglais se rendoient dans la Méditerranée et trafiquoient dans l'île de Chypre [6].

L'Écosse ne fut pas aussi étrangère au commerce maritime; il est même probable que les plus anciennes relations des îles britanniques avec la Norvége furent celles qui avoient lieu par ce pays. Un inventaire, fait en 1282, des titres enlevés en Écosse par Edouard I.er, contient l'énonciation d'actes anciens, les uns relatifs à la supériorité des rois d'Écosse sur les Orcades, les autres constatant des conventions au sujet des naufrages des navires écossais dans la Norvége [7].

Les produits de la pêche [8] et de l'agriculture étoient la matière

[1] Selden, *Mare clausum*, lib. II, cap. XXVI. — [2] Hallam, *View of the state of Europe during the middle ages*, chap. IX, part. II, t. III, pag. 387 et 396.— [3] Benjamin de Tudèle, pag. 236.— [4] *Idem*, pag. 7. — [5] Duchesne, *Gesta Norman.* pag. 998.— [6] Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, pag. 47 et 48 — [7] Rymer, t. I.er, part. II, pag. 210.— [8] Torfæus, *Rerum Orcad. hist.* lib. I, cap. XXXII.

la plus considérable des échanges entre l'Angleterre et l'Écosse; car ce commerce a été, dans tous les pays maritimes, antérieur à celui des objets manufacturés et des marchandises de luxe.

On voit néanmoins des traces d'industrie et de commerce étranger dans l'Écosse dès le XII.e siècle [1]. Les lois des bourgs, attribuées à David I.er, mort en 1153, contiennent quelques règles sur cette matière [2]; notamment elles protégent le marchand absent lorsque des actions sont intentées contre lui pendant son voyage [3]. Ces lois et celles de plusieurs successeurs de ce roi attestent que les étrangers venoient par mer faire le commerce en Écosse [4]; les chroniques portent à croire qu'au commencement du XII.e siècle ces étrangers y apportoient des marchandises asiatiques [5].

Il existe peu de notions sur le commerce de l'Irlande. On sait seulement qu'au XII.e siècle on y fabriquoit quelques étoffes de laine grossière pour les besoins des habitans [6], et que dans le siècle suivant on en faisoit quelques importations en Angleterre [7].

Commerce dans la Flandre, la Hollande et la Frise.

A l'époque dont je m'occupe en ce moment, une portion assez considérable du territoire actuel de la France, du côté du nord, faisoit partie du comté de Flandre. Les pays connus alors sous ce nom, et le Hainaut, qu'il n'est pas possible d'en séparer, se livroient à une industrie évidemment supérieure à celle des contrées voisines. La fertilité du sol [8], la facilité des communications par la navigation intérieure, les encouragemens des souverains, concoururent puissamment à former et à étendre les relations commerciales qui en étoient la conséquence. Les invasions des Normands et le régime féodal durent en arrêter les développemens. Les croisades, et la révolution qu'elles amenèrent dans l'Europe, leur donnèrent un nouvel essor. Les croisés belges, de retour de leurs expéditions, firent connoître dans leur patrie les arts, le goût, le luxe de l'Italie, de la Grèce et du Levant, et c'est de cette époque mémorable que date la grande prospérité de la Flandre.

La branche la plus considérable d'industrie flamande consis-

[1] *Vita S. Margaritæ reg. Scot.* ap. Bolland. Jun. t. II, pag. 330. — [2] *Leges Burg.* cap. XXII. — [3] *Id.* cap. XLVIII. — [4] *Id.* cap. XVIII. *Statuta Willelmi*, cap. XXXVII. — [5] Macpherson, ad ann. 1121. — [6] Girald. Cambrens. *Topographia Hiberniæ*, dist. 3, cap. X. — [7] Madox, *Hist. of the exchequer*, cap. XIV, § 9. — [8] Brito, *Philippid.* lib. II, vers. 34 *et seqq.*



toit dans la fabrication et la teinture des étoffes de laine, exportées en Angleterre, ainsi qu'on l'a vu plus haut, dans le nord de la France [1], dans la Saxe, et dans tous les pays voisins de la Baltique [2]. On y fabriquoit aussi des toiles : mais le commerce en étoit beaucoup moins considérable, parce que le peuple faisoit peu d'usage du linge, réservé seulement pour les riches et pour le service des autels.

Cette industrie fut une source de prospérité pour plusieurs villes, dont quelques-unes ont conservé dans les siècles suivans une grande célébrité. Les richesses des habitans de Gand [3], où s'étoient établis une infinité de commerçans étrangers [4], étoient telles, que dans l'année 1156 ils fournirent à leur souverain les fonds nécessaires pour racheter son comté qu'il avoit engagé [5].

Liége faisoit un grand commerce de quincaillerie, de cuirs, de fils, de poissons, de draps, de vins du Rhin et de France [6].

On peut croire que ces villes, ainsi que Tournay, étoient, au XII.e siècle, les plus connues des étrangers, puisqu'elles sont nommées dans la Géographie du schériff Edrissi, qui, ayant composé son ouvrage en Sicile, a pu s'éclairer par des renseignemens obtenus dans ce pays.

Mais d'autres documens nous apprennent que Bruges faisoit un commerce aussi florissant que celui de Gand et l'égaloit presque en richesses [7]. Ils mettent au même rang, surtout sous le rapport de l'industrie, Poperingue, Diest, Ypres, Courtrai, Durstade, Douai, Lille, Anvers, Saint-Omer, Cambrai, Louvain, Valenciennes [8].

Aux manufactures de draps et de toiles, qui faisoient la principale richesse des villes de Flandre, se joignoient d'autres branches de commerce; les armuriers de Bruxelles, de Malines et de Liége étoient très-renommés.

L'exportation des produits manufacturés de la Flandre, la nécessité de se procurer les matières premières, qu'on savoit y

[1] Ordonnance de 1297, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 330.— [2] Lambec. *Origin. Hamburg.* lib. II, cap. XXXVII. Leibnitz, *Script. rerum Brunsw.* t. I.er, pag. 767. Brito, *Philippid.* lib. II, v. 102.— [3] *Id. ibid.* lib. II, v. 88.— [4] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 46.— [5] *Id. ibid.* pag. 42. — [6] Chapeauvillius, *Gesta pontif. Leodens.* t. I.er, pag. 54, 100 et 113. Martene, *Amplissima Collectio*, t. V, pag. 21, et *Thesaurus anecdotorum*, t. III, pag. 530. Brito, *Philippid.* lib. II, v. 102. — [7] Brito, *Philippid.* lib. IX, v. 380. — [8] Meyer, *Ann. Flandr.* pag. 104. Le Carpentier, *Hist. de Cambray et du Cambresis*, t. I.er, pag. 291. Divæus, *Rerum Brabantic.* pag. 16 et 17. Lambec. *Origin. Hamb.* lib. II, cap. XXXV. Pegolotti, ap. Pagnini, t. III, pag. 241 et suiv., 256 et suiv., 283 et suiv. *Hist. de Lille*, pag. 137.

mettre en œuvre avec une grande habileté, créèrent nécessairement des rapports multipliés entre ce pays, l'Allemagne, les états du Nord [1], et surtout l'Angleterre. Aussi l'affection des Flamands pour les Anglais étoit-elle plus grande que pour les Français; ils employoient tous leurs moyens pour maintenir la bonne harmonie entre leurs souverains et ceux d'Angleterre.

Les développemens du commerce maritime en furent les conséquences. La ville la plus célèbre pour sa navigation, à l'époque dont je m'occupe, étoit Damme [2], au moyen de sa position avantageuse pour communiquer avec l'Écluse, qui lui servoit de port [3], et avec Gand et Bruges [4], dont elle étoit l'entrepôt. C'étoit là principalement que se faisoit le commerce des vins de France [5].

Ostende étoit aussi, dans son état ancien, car la ville qui existoit alors a été détruite en 1334, un port très-fréquenté [6].

Le voisinage et les avantages respectifs d'un commerce suivi avoient à plus forte raison lié la Flandre avec la Zélande, la Hollande et la Frise [7].

Zirickzée, Middelbourg et Westcapelle [8] étoient probablement alors les plus importantes villes de Zélande. Les chroniques s'accordent à parler de la beauté du port de cette dernière, que l'envahissement des eaux de la mer a entièrement détruit [9].

Des documens du XIII.e siècle attestent que les Zélandais faisoient la pêche du hareng au banc d'Yarmouth sur les côtes d'Angleterre [10], et rapportoient de ce pays des laines destinées aux manufactures de Flandre [11].

Les premiers essais du commerce maritime dans la Hollande, alors assez habituellement confondue avec la Frise, eurent pour objet, comme celui de la Zélande, le transport des laines d'Angleterre, qui arrivoient à Dordrecht [12]. Le port d'Enchuysen étoit très-fréquenté [13]. Rien ne fait encore connoître l'importance d'Amsterdam [14], qui dans la suite est devenue si

[1] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 52. — [2] Meyer, *ubi suprà*, pag. 62, 67 et 78. Brito, *Philippid.* lib. II, v. 105 *et seqq.* — [3] Meyer, *ubi suprà*, pag. 42 et 66. Mellis Stooke, *Chronic. rhyth.* ad ann. 1296. — [4] Meyer, *ubi suprà*, pag. 52 et 76. — [5] Brito, *ubi suprà*, lib. IX, vers. 380. Voir t. I.er, pag. 355 et suiv. — [6] *Délices des Pays-Bas*, t. III, pag. 15. — [7] Meyer, *ubi suprà*, pag. 46 et 78. — [8] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. III. — [9] Boxhorn, *Add. ad Reygersberg Chron. van Zeeland.* t. II, pag. 216. Van Leuwen, *Batavia illustrata*, pag. 137. — [10] Rymer, t. I.er, part. III, pag. 149. — [11] Rymer, t. I.er, part. IV, pag. 29. — [12] Boxhorn, *Apologia pro navigatione Hollandorum*, &c. — [13] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. IV, cap. IV. — [14] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. IV, cap. XVII.

célèbre; et même un document de 1295 fait voir que le commerce des Hollandais avec l'Angleterre étoit peu considérable en comparaison de celui des Flamands [1].

On peut mettre au rang des causes qui en arrêtoient le développement les grandes révolutions que causèrent dans ce pays les envahissemens de la mer et les catastrophes qui en furent la suite [2]. Je crois cependant qu'il y a quelque exagération dans l'opinion des auteurs qui ont prétendu que jusqu'à la fin du xv.e siècle les Hollandais ne s'étoient point avancés dans les mers du Nord [3]. Il paroît certain qu'ils s'y rendoient pour la pêche dès le commencement du XIII.e siècle [4].

Il se faisoit aussi quelque commerce dans la Gueldre, principalement à Tiel, où se réunissoient des négocians de Saxe, de Quedlinbourg, de Magdebourg et d'Angleterre [5].

On a vu, t. I.er, page lxxiij, que la navigation de la Frise étoit beaucoup plus ancienne que celle des pays voisins dont je viens de parler. Les richesses de Stavern et son luxe avoient passé en proverbe. Les historiens donnent beaucoup de détails sur l'importance d'Embden, et sur les efforts, à la fin couronnés de succès, qu'employoit la ville d'Hambourg pour s'en emparer [6]. La navigation des Frisons étoit surtout dirigée vers les mers du Nord [7], où leurs navires se rendoient redoutables aux pirates [8]; ils avoient des établissemens à Ripen [9], à Sleswick [10], en Norvége [11].

La basse Saxe, limitrophe de la Frise, avoit sur les bords de l'Océan germanique plusieurs villes dont le commerce étoit nécessairement lié, du côté du midi, avec celui de la Frise, de la Hollande, de la Zélande et de la Flandre, et, du côté du nord, avec le Jutland et les pays situés aux bords de la Baltique. Les plus considérables étoient Brème et Hambourg.

Brème jouissoit, depuis le x.e siècle, des priviléges des villes libres impériales [12]; et ces avantages lui avoient été confirmés au XI.e siècle par l'empereur Henri II, qui lui accorda le droit

[1] Rymer, t. I.er, part. III, pag. 181.— [2] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 426.— [3] Pontus Heuterus, cité par Boxhorn, *Apologia pro navigatione Hollandorum*. Voir t. I.er, pag. 394. — [4] Mathieu Paris, ann. 1217. — [5] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. III. — [6] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. IV, cap. VI. — [7] Boxhorn, *ubi suprà*.— [8] Barre, *Hist. d'Allemagne*, t. I.er, pag. 645.— [9] Adam. Brem. cap. CCVIII. — [10] *Statut. Slesvicense*, ann. 1145, § 29.— [11] Privilége de 1180, apud Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c., pag. 94.— [12] Lindenbrok, *Script. septentr.* pag. 130.

de tenir deux foires annuelles[1] : Henri V, par un privilége de 1111, assura de nouveaux avantages à la navigation de cette ville[2].

Hambourg, après avoir servi sous les empereurs Carlovingiens de point de défense dans la Saxe[3], s'étoit accrue et se livroit déjà au commerce du temps de l'empereur Othon III[4]. Elle avoit obtenu des franchises importantes en 1189[5]. Des actes du XIII.e siècle attestent qu'un nombre considérable de navires fréquentoient son port[6].

Il est naturel d'en conclure que Brème et Hambourg étoient du nombre des villes qui avoient obtenu des priviléges en Angleterre dès 1176[7]. Elles ne tardèrent pas à reconnoître l'importance d'un commerce suivi avec la Frise et surtout avec la Flandre, en y formant au XIII.e siècle des établissemens qui furent l'origine des grands comptoirs anséatiques dans ce pays[8].

Les premières causes de la navigation des habitans de la Flandre, de la Hollande, de la Frise et de la basse Saxe, vers la mer Méditerranée, se rattachent aux expéditions des croisades[9]. On a vu, page lxvij, que dès le XII.e siècle ils avoient concouru à la délivrance de Lisbonne. Les commerçans qui y obtinrent des priviléges[10] ne dûrent pas être long-temps sans apprécier les avantages que pouvoient leur procurer des relations dans la Méditerranée; mais trop d'obstacles existoient encore pour qu'ils en profitassent. Les dangers de la navigation, qu'une flotte chargée de guerriers peut éviter, étoient presque insurmontables pour des navires isolés et destinés au transport des marchandises. Aussi ne paroît-il pas que pendant le XII.e siècle les commerçans de ces pays aient fréquenté d'autres ports que ceux de l'Angleterre, de la France, de l'Espagne et du Portugal.

Mais au XIII.e siècle un comte de Flandre monta sur le trône de Constantinople : depuis cette époque, les ports de la Méditerranée et de l'Archipel furent visités par les navigateurs

[1] Adam. Brem. cap. LI. — [2] Lünig, *Reichs-archiv.* pars spec. cont. IV, pag. 218 *et seqq.* Bunau, *De jure imperatoris circa maria*, § 21. — [3] *Annales Franc.* ad ann. 810. — [4] Leibnitz, *Scriptores rerum Brunswicarum*, t. I.er, pag. 518. — [5] Lünig, *ubi suprà*, pars spec. cont. IV, pag. 921. — [6] Lambec, *Origines Hamburgenses*, lib. II, pag. 56. Traziger, ap. Wesphal. *Monumenta inedita* &c., t. II, col. 1285. — [7] Rymer, t. I.er, part. IV, pag. 78. — [8] Priviléges de 1243, 1245, &c., ap. Dreyer, pag. 232 *et seqq.* — [9] Guill. de Tyr, liv. III, chap. XIII et XXII; liv. XI, chap. XIV; liv. XVIII, chap. XXIV. — [10] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. II.

flamands et par ceux des pays voisins [1]. Les marchands italiens apprirent de leur côté le chemin de la Flandre, qui devint pour eux un point intermédiaire entre le nord et le midi de l'Europe [2].

Commerce de la Baltique et du nord de l'Europe.

Ce qui nous est parvenu de notions sur le commerce maritime de la Baltique, antérieurement au XII.e siècle, est enveloppé d'obscurités et mêlé de fables ou du moins d'exagérations. L'état de ce commerce, à la fin du XII.e siècle et pendant le XIII.e, est mieux connu.

J'ai déjà eu occasion, en traçant le tableau de l'époque précédente, de présenter les renseignemens qu'il m'avoit été possible de recueillir sur l'existence de quelques anciennes villes slaves ou vandales. Mais il est difficile d'ajouter foi à l'assertion de Fischer, qui prétend que des Anglais, des Français, des Espagnols, des Écossais, des Belges, des Danois et des Russes, avoient formé une sorte de colonie commerciale à Vineta [3], l'une de ces villes dont les chroniques placent la destruction en 796 [4]. Il est bien vrai que, dès la première moitié du XII.e siècle, quelques expéditions maritimes parties des mers du Nord firent voile vers la Terre sainte [5], et, comme celles des Flamands, des Frisons et des Bas-Saxons, dont j'ai parlé plus haut, prirent part aux croisades. Mais, d'un côté, rien ne prouve que les navigateurs du midi de l'Europe aient à leur tour, à cette même époque, visité les mers du Nord; d'un autre côté, le commerce fut entièrement étranger à ces expéditions.

Une des plus anciennes villes de la Baltique, parmi celles qui sont devenues célèbres dans les XII.e et XIII.e siècles, est Lubeck, fondée par les comtes d'Holstein, dans un territoire qu'ils avoient conquis sur les Vandales [6], et peuplée par des colonies tirées du Brabant, de la Hollande et de la Westphalie [7].

Les commencemens du commerce de cette ville, comme de la plupart des autres voisines, peuvent être attribués à la pêche. Cette industrie enrichissoit ceux qui s'y livroient; ils eurent

[1] Marin, t. V, lib. III, cap. XIII, cite un décret de 1272. — [2] Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 251 et 252. — [3] Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 924. — [4] Helmod. *Chron. Slav.* lib. I, cap. II. Krantz, *Vandalia*, lib. II, cap. XIX et XX. — [5] Torfæus, *Orcades*, lib. I, cap. XXXI. — [6] Helmod. *ubi suprà*, cap. LIX et LXXXVIII. — [7] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 47. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. X.

bientôt le désir de se procurer les objets de luxe. Lubeck en particulier dut à Henri le Lion son accroissement et sa prospérité [1]. Les soins de ce prince y attirèrent les navigateurs de Danemarck, de Suède, de Norvége, de Russie [2]. Un document de 1163 constate que cette ville entretenoit de grandes relations avec Wisby, et que ses commerçans y formoient un corps qui avoit ses juges nationaux [3]. Dans le cours du XIII.e siècle, elle avoit par ses propres forces soutenu des guerres heureuses contre les rois de Danemarck et de Norvége [4]. On a vu, pages lxxvj et lxxxiij, qu'elle avoit porté son commerce dans la Flandre, le Brabant, l'Angleterre et le nord de la France [5].

Cet exemple fut suivi dans toute la partie méridionale de la Baltique. Il s'y éleva un grand nombre de villes industrieuses qui se mirent en relations avec Lubeck, Brème, Hambourg et les côtes de la Frise, dont les navigateurs fréquentoient la mer Baltique [6].

Les mêmes progrès de la civilisation s'étendirent aux côtes de la Poméranie [7]. Les Allemands y formèrent des colonies, foibles d'abord et souvent exposées aux hostilités des indigènes encore barbares.

L'ordre Teutonique, fondé en 1128 dans la Palestine pour le service des pélerins allemands, et bientôt consacré à la défense de la Terre sainte, ayant été obligé de renoncer à sa destination après la fin malheureuse des croisades, fut invité, vers le commencement du XIII.e siècle, par le duc de Masovie, à venir au secours de la Pologne, envahie par les Prussiens [8]. Le courage des chevaliers et les concessions impériales les rendirent bientôt maîtres de presque toute la Prusse et de la Poméranie.

Une partie des anciens habitans fut exterminée; le reste, converti au christianisme, se soumit aux chevaliers, et sur tous les points s'élevèrent des villes peuplées d'Allemands adonnés à la navigation.

On a vu, t. I.er, page lxx, que ce pays, quoique habité par des peuples peu civilisés, servoit dans les temps les plus anciens

[1] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. XII. — [2] Helmod. *Chron. Slav.* lib. I, cap. LXXXV. — [3] Dreyer, *De inhum. jure naufr.* &c., pag. 112. — [4] Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 139 à 141. — [5] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XVI. — [6] Helmod. *ubi suprà*, lib. II, cap. XIV. Dreyer, *ubi suprà*, pag. 42. — [7] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXIII. Dreyer, *ubi suprà*, pag. 118, 188 et 192. — [8] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. V, cap. I.

à faire parvenir en Italie, à travers l'Allemagne, l'ambre et quelques autres productions du littoral de la Baltique.

Julin, à l'embouchure de l'Oder, étoit une ville depuis long-temps commerçante, qui fut détruite vers la fin du XII.e siècle par le roi de Danemarck, au cours de ses guerres avec les ducs de Poméranie [1]. Stetin n'étoit ni moins ancienne ni moins florissante [2]. Plus éloignée du côté de l'Orient, Dantzick, dans une position favorable pour l'exportation des blés, succéda au commerce des anciennes villes, que le temps, de nouvelles directions, et bien plus encore les ravages de la guerre, anéantissoient [3]. Elle devint l'intermédiaire des échanges que faisoient les navigateurs de l'Occident contre les productions de la Prusse et de la Pologne. Un grand nombre de priviléges accordés par les souverains de Dantzick aux navires de Lubeck qui fréquentoient ce port, prouvent que le commerce y étoit très-actif [4], et qu'en 1209 il s'y faisoit une importation considérable de draps fabriqués en Flandre [5].

Des actes de 1232 et 1233 attestent également l'existence et le commerce des villes de Thorn, de Culm, de Marienwerder et d'Elbing [6], auxquelles des priviléges furent accordés pour prix des secours qu'elles avoient donnés à l'ordre Teutonique contre les indigènes [7].

On voit par un traité de 1243 que les chevaliers firent avec des souverains de Pologne des accords pour procurer à leurs sujets la faculté d'y trafiquer sûrement, en ne payant que des droits modérés [8]. La culture des pays conquis fournissoit de la poix, du goudron, des bois de construction, du fer, des cordages, de l'ambre, des fourrures, et, pendant un temps assez considérable encore, des esclaves [9]: mais il ne paroît pas que les indigènes se livrassent au commerce; il étoit tout entier dans les mains des Allemands établis dans les villes maritimes, ou qui n'y séjournoient que le temps nécessaire pour vendre leurs mar-

[1] Krantz, *Vandalia*, lib. v, cap. XXXIX. Bangert, *Origin. Lubecenses*, ap. Wesphal. *Monum. ined.* t. I.er, col. 1276. Lamb. Alard, *Res Nordalbingenses*, ibid. col. 1782. — [2] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. XXIII. — [3] Lamb. Alard, *ubi suprà*, col. 178. — [4] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXVI. Dreyer, *De inhum. jure* &c., pag. 185 *et seqq.*, 193 et 198. — [5] Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 761. — [6] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXIV. Heeren, *Essai sur l'influence des croisades*, trad. fr. pag. 191. — [7] *Chron. ordin. Teutonici*, §§ 121 *et seqq.* ap. Matthæum, *Veteris ævi Analecta*, t. V, pag. 698. Fischer, *ubi suprà*, pag. 764. — [8] Fischer, *ubi suprà*, pag. 766 et suiv. — [9] Torfæus, *Rerum Norvag.* part. II, pag. 332.

chandises et s'en procurer d'autres. Brunsberg et Kœnigsberg, fondées vers 1255, offrirent promptement à ces navigateurs des stations favorables [1].

Dans la seconde moitié du XII.e siècle, des Brémois jetés par la tempête vers l'embouchure de la Duna [2] reconnurent de quelle importance pouvoient être la Livonie, l'Esthionie et la Courlande, où les rois de Danemarck et les souverains de Russie avoient déjà fait des expéditions guerrières pour contenir les pirates établis sur les côtes et qui infestoient la mer Baltique [3]. Ils y fondèrent un établissement où ils échangeoient quelques étoffes grossières contre les productions du pays, et dans la suite ils s'associèrent avec Lubeck et quelques autres villes voisines pour ce commerce [4].

L'institution des chevaliers surnommés *porte-glaives* servit à conquérir le pays sur les anciens habitans [5], comme l'ordre Teutonique avoit conquis les contrées voisines de la Vistule. Au bout d'un petit nombre d'années, les chevaliers de Livonie, qui s'affoiblissoient autant par les victoires que par les revers, furent incorporés dans l'ordre Teutonique, et les grands maîtres mirent tous leurs soins à attirer les commerçans dans le pays dont ils devenoient souverains. Riga, fondée vers 1200, ne tarda pas à prospérer [6]; dès 1246, le commerce de cette ville étoit assez étendu pour que les princes de Meklenbourg concédassent à ses navigateurs des priviléges, dans le port de Wismar, semblables à ceux dont jouissoit Lubeck [7]. De son côté, l'archevêque de Riga, qui partageoit avec les chevaliers la souveraineté de la Livonie, encouragea par une égale protection les Occidentaux à fréquenter cette côte [8].

Revel, sur le golfe de Finlande, fondée au commencement du XIII.e siècle par un roi de Danemarck, se lia étroitement avec Lubeck, dont elle adopta la législation, et avec les autres villes de la Baltique [9]. C'est à la même époque que fut fondée Narva, qui, dans le XVI.e siècle, succéda au commerce de Revel,

[1] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. XXIV. — [2] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. II et XXIV. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c., pag. 144. — [3] Helmod. *Chron. Slav.* lib. II, cap. XIV. — [4] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. II. — [5] Helmod. *ubi suprà*, lib. I, cap. XXXVIII; lib. II, cap. I. Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXIV. Dreyer, *ubi suprà*, pag. 149. — [6] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXIV. — [7] Dreyer, *ubi suprà*, pag. 205. — [8] Dreyer, *ubi suprà*, pag. 162. — [9] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. XXIV.



abandonnée par les anséatiques, dont elle avoit déserté la cause [1].

La position de la Livonie et surtout de l'Esthionie offrit aux Allemands qui l'habitoient ou qui s'y rendoient les moyens d'entrer en rapports avec la célèbre ville de Nowogorod, jusque là fréquentée par les seuls commerçans de Gothlande, de Norvége et de Suède. Les événemens politiques dont le résultat fut d'anéantir cette ville, ne permettent pas de trouver beaucoup d'anciens documens sur le commerce qu'y faisoient les navigateurs de la Baltique. On a vu, pages xxiv et xxv, combien il y avoit de probabilités que Nowogorod servît depuis longtemps d'intermédiaire entre la Baltique et la mer Noire pour les marchandises de l'Asie. Mais, quelle que soit l'opinion qu'on adopte sur un point controversé, on ne peut douter que le commerce des villes de la Baltique avec la Russie n'ait été considérable au XIII.[e] siècle. Un diplôme de 1229 environ, mais qui se réfère à des temps antérieurs, atteste que les Allemands y avoient des établissemens indépendans de l'autorité locale, des magistrats de leur nation, pour décider les contestations qui s'élevoient entre eux; que ces magistrats se conformoient à la législation de Lubeck, et que leurs décisions pouvoient être attaquées par la voie d'appel devant le sénat de cette ville : ce document donne aussi des détails intéressans sur les priviléges accordés aux Allemands [2].

La Suède et le Danemarck, dont les limites ont souvent varié, partageoient le commerce de la Baltique avec les villes que je viens de nommer. La presqu'île de Jutland fut la partie du royaume de Danemarck avec laquelle les villes de la basse Saxe situées sur l'Océan germanique dûrent entrer le plus naturellement en relations. Les chroniques attestent qu'un grand nombre de commerçans de ces villes et des pays voisins se rendoient à Husum [3]. Le statut de Sleswick de 1145 constate, comme on l'a vu page lxxxij, les rapports de ce pays avec la Frise; j'ai indiqué, page xxv, ceux qu'il avoit avec la Russie. Le commerce de Copenhague est presque aussi ancien [4]. La Scanie, qui appartient maintenant à la Suède, mais qui dans

[1] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis,* part. III, cap. XXIV.— [2] Drever, *De inhumano jure naufragii*, &c., pag. 173, 177 *et seqq.* Voir aussi le réglement appelé *Skraa* de Nowogorod, ap. Lappenberg, *Urkunliche Geschichte* &c., t. II, pag. 16 et suiv., pag. 200 et suiv. — [3] Chytræus, *Chron. Saxon.* part. I, lib. I, pag. 83. — [4] Saxo Grammat. *Historia Daniæ*, lib. XIV, sect. IV. Pontoppidan, *Origines Hafnienses,* pag. 7 et 26.

les XII.e et XIII.e siècles dépendoit du Danemarck, étoit le point le plus fréquenté par les navigateurs des villes de la Baltique, et le plus important pour le commerce à cause de la pêche du hareng [1]. Dès le commencement du XIII.e siècle, les rois de Danemarck accordèrent à ces villes des sûretés et des encouragemens pour les engager à fréquenter les foires de Scanie et à venir trafiquer dans leurs états [2].

Des documens du même temps, et qui indiquent le même but, constatent les relations des villes de la Baltique dans les pays alors soumis à la domination suédoise [3]. Wisby, située dans l'île de Gothlande, qui a dépendu successivement du Danemarck et de la Suède, et dont on a peut-être exagéré beaucoup l'opulence [4], offroit aux navigateurs de ces villes un lieu de station dont ils ne pouvoient négliger les avantages [5].

On peut douter qu'avant le XII.e siècle ils y eussent formé des établissemens considérables. L'assertion de Fischer, que les Français et les Espagnols fréquentoient ce port dans les X.e et XI.e siècles [6], est encore moins probable; mais il est constaté par des documens irrécusables qu'au commencement du XII.e les Allemands y étoient assez nombreux pour partager l'administration avec les naturels [7], et notamment que Lubeck y jouissoit du droit très-remarquable de faire participer d'autres villes aux priviléges qu'elle avoit obtenus [8]. Ces colonies allemandes de Wisby sont évidemment celles que désignent les concessions faites en Angleterre aux navigateurs gothlandais ou teutoniques dont j'ai parlé page lxxvj.

Ce seroit donner dans l'exagération sans doute que de prétendre que le commerce de Wisby ait égalé celui des villes méridionales de l'Europe, et de dire avec un écrivain du Nord que cette ville étoit pour la Baltique ce que Venise étoit pour la Méditerranée [9]: mais, en s'en tenant à ce qui est constaté, en ne tirant de ces faits aucune conséquence hypothétique ou hyperbolique, on doit reconnoître ce qu'ils ont de vrai; et le grand

[1] Consulter Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 689 et suiv. — [2] Priviléges de 1202 et autres, ap. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c., pag. 44, 58 et 64. On en trouve beaucoup d'autres postérieurs dans l'ouvrage de M. Lappenberg, déjà cité.— [3] Dreyer, *ubi suprà*, pag. 106 *et seqq.*— [4] Olaüs, *Historia gentium septentrionalium*, lib. II, cap. XXIV; lib. X, cap. XIV. Krantz, *Vandalia*, lib. VII, cap. XXVII.— [5] Arndt, *Liefland Chron.* ad ann. 1202. — [6] *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 924. — [7] Voir t. I.er, pag. 445. — [8] Traité entre Lubeck et Sottwedel de 1263, ap. Dreyer, *ubi suprà*, pag. 90 et 113.— [9] Gadebusch, *Liefland Jarbücher*, t. I.er, pag. 16 et 17.

commerce de Wisby, aux XIIe et XIIIe siècles, ne peut être révoqué en doute.

Pendant long-temps les Norvégiens se dirigèrent principalement vers les îles de Feroer, les Orcades, les îles Britanniques, l'Islande, alors très-civilisée, et même jusqu'au Groenland [1]; mais l'objet de cette dernière navigation ne pouvoit être que la pêche [2]. Ils naviguoient aussi dans le même but vers la mer Glaciale du côté de l'orient, et en parcourant toutes ses côtes ils alloient, comme on l'a vu t. Ier, page lxxj, jusque dans la mer Blanche, à l'embouchure de la Dwina, faire des échanges avec les Permiens, dont ce fleuve traverse le pays. Leur habileté nautique a toujours été célèbre : c'est dans les livres qui ont parlé de leur navigation qu'on trouve les premières traces du procédé qui consiste à faire usage des voiles, lors même qu'on a le vent de côté; procédé qui paroissoit si fort au-dessus de la portée du vulgaire, qu'on l'attribuoit au sortilége, parce qu'il n'étoit connu que d'un petit nombre de pilotes [3].

Au XIIIe siècle, leurs relations étoient assez actives dans la Baltique; ils venoient dans les ports du Jutland, que les Islandais fréquentoient aussi [4], et jusqu'à Lubeck [5], en Danemarck, en Suède, à Wisby, en Prusse [6]. La conséquence naturelle de ces rapports fut d'attirer les commerçans de la Frise, de la basse Saxe et de la Baltique, dans les ports de Norvége, dont les plus célèbres étoient Drontheim et Berghen.

Mais le Danemarck, la Suède et la Norvége, presque toujours en guerre entre eux, étoient également tourmentés par des discordes intestines. L'affoiblissement de la population, suite de ces guerres extérieures et intérieures, dut nécessairement retarder leurs progrès; et lorsque les navigateurs de la Baltique, de la basse Saxe et de la Frise, s'y présentèrent, ils s'emparèrent aisément d'un commerce pour lequel les naturels leur offroient peu de concurrence.

Ce n'est donc en réalité qu'au moment où ces villes y eurent fondé des établissemens qui reçurent des accroissemens considérables par la formation de la ligue anséatique et de son sys-

[1] Tous ces pays sont, ainsi que la Russie, nommés dans les codes norvégiens et islandais des XIIe et XIIIe siècles. — [2] Torfæus, *Hist. Norvag.* part. IV, cap. II. — [3] Forster, *Voyages dans le Nord*, trad. fr., t. Ier, pag. 127. — [4] *Statut. Slesvic.* § 29, ap. Ancher, *Dansk Love-Historie*, t. II, append. pag. 8. — [5] Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 58. — [6] Voir la note 1 ci-dessus.

tème maritime, qu'on a des notions exactes sur le commerce des trois royaumes, et ce commerce ne leur étoit point propre; livrés à l'exploitation exclusive des étrangers, ils n'en étoient, à vrai dire, que des colonies [1].

Les dernières années du XIII.e siècle offrent une époque mémorable dans le nord de l'Europe par la formation de la ligue anséatique.

A mesure que l'industrie, le trafic et la navigation se développoient dans les villes que j'ai déjà nommées, les commerçans s'y réunissoient en corporations dont tous les membres s'engageoient à se soutenir réciproquement. Ceux qui partoient de la même ville pour conduire leurs marchandises dans un autre lieu, ou pour en amener celles qu'ils alloient y acheter, s'entendoient sur les moyens de voyager ensemble ou de former de petites escadres; ils se garantissoient ainsi des dangers que multiplioit un brigandage presque toujours impuni, souvent autorisé par de grands exemples.

Bientôt les commerçans d'une ville s'allièrent avec ceux d'une ville voisine dans le même but; l'utilité et les heureux résultats de ces associations individuelles se manifestant de plus en plus, les gouvernemens intervinrent pour former des espèces de fédérations. Les liens d'amitié qui en étoient la conséquence portèrent ces villes à se faire réciproquement des avantages commerciaux par des exemptions ou des modérations de droits fiscaux.

Une sorte de fraternité les conduisit à se communiquer la jouissance des avantages qu'elles obtenoient dans les pays peu civilisés où leur commerce étendoit ses opérations. Il falloit s'y défendre de vexations, de pillages, de coutumes abusives ou inhospitalières. L'intérêt de tous, quel que fût ensuite le profit individuel qu'en pouvoient tirer les particuliers, étoit de s'entendre et de se soutenir mutuellement; les villes les plus foibles sollicitoient à cet effet le patronage de celles qui avoient le plus de crédit pour obtenir ou le plus de force pour conserver.

C'est ainsi que se formèrent successivement, sous le nom

[1] Consulter, sur les privileges obtenus en Norvége, Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. XIII; M. Lappenberg, ouvrage déjà cité; et Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 222 à 232.

générique *Hansen*, qui dans la langue allemande signifioit *association*[1], la réunion de Lubeck et d'Hambourg dans la première moitié du XIII.e siècle[2]; celle de Brême, de Lubeck et de quelques autres villes pour le commerce dans la Livonie[3]; celle d'Hambourg et de plusieurs villes de la Frise orientale pour la navigation sur l'Elbe et dans l'Océan germanique[4]; celles que j'ai indiquées pages lxxvj et lxxxiij pour le commerce en Angleterre et en Flandre; enfin celle de presque toutes les villes du littoral de la Baltique pour le commerce à Wisby[5] et à Nowogorod[6]. Une semblable association existoit déjà entre les villes situées sur le cours du Rhin inférieur, qui, après avoir été quelque temps en rivalité avec celles de la Baltique[7], avoient fini par comprendre que leur intérêt étoit de s'en rapprocher.

Plus les heureux effets de ces associations particulières et distinctes se développoient, plus on sentit l'avantage qu'il y avoit de s'entendre pour obtenir partout des priviléges commerciaux et pour les mettre en commun, afin de créer un plus grand nombre d'intéressés à leur extension et à leur maintien. L'expérience ne pouvoit manquer d'apprendre à ces villes qu'aucune n'étoit assez forte pour atteindre le but qu'elles se proposoient; que l'union seule leur donneroit la force dont elles manquoient individuellement.

Ce furent, il n'est pas possible d'en douter, ces causes qui produisirent la fusion de toutes les associations formées dans le XII.e siècle en une seule, qui devint célèbre sous le nom de *ligue anséatique*[8].

Les commencemens de cette ligue, dont on cherche vainement à fixer la date[9], tant leur foiblesse attira peu l'attention, sont avec beaucoup de vraisemblance attribués à la fin du XIII.e siècle[10]. Si les motifs qui avoient inspiré l'idée des associations particulières présidèrent à sa formation, bientôt de plus hauts

[1] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 296. Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 973. — [2] Lambec, *Origines Hamburgenses*, lib. II, pag. 81. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. II et XXIV. Dreyer, *De inhum. jure naufragii*, pag. 14.— [3] Arn. Lubec. lib. VII, cap. IX, n. 5. Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. II. — [4] Roth, *Geschichte des Nürnbergischen Handels ein Versuch*, chap. III, § 3. — [5] Documens divers de 1210 et ann. suiv. ap. Dreyer, *ubi suprà*, pag. 14, 89, 90 et 241. — [6] Voir la note 1 de la page lxxxviij. — [7] Pfeffel, *Abrégé de l'histoire d'Allemagne*, pag. 364 et 380. — [8] Fischer, *ubi suprà*, t. I.er, pag. 963. — [9] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. IV, cap. VIII. Chytræus, *Saxonia*, lib. XXIII, pag. 609.— [10] Dreyer, *ubi suprà*, pag. 18. Sartorius, *Geschichte des Hanseatischen Bundes*, t. I.er, pag. 51 et suiv.

intérêts se développèrent; son accroissement fut rapide, les résultats presque incroyables; et probablement les premiers associés ne prévoyoient pas qu'ils fondoient une confédération dont l'empire s'étendroit sur les deux mers du Nord, qui donneroit des lois aux peuples chez lesquels leurs vaisseaux ne se présentoient alors qu'avec une timide circonspection, soutiendroit des guerres contre des rois puissans, disposeroit de leurs couronnes, et traiteroit long-temps d'égal à égal avec l'Angleterre, la France et l'Espagne.

Il n'est pas sans importance de faire remarquer combien, dans une position assez analogue, le nord présentoit un spectacle différent de celui qu'offroit le midi de l'Europe.

Les villes qui se partageoient le commerce de la Méditerranée étoient, comme on l'a vu, dans un état perpétuel d'hostilité. On eût dit que ni cette mer où elles dominoient, ni l'Asie et l'Afrique, dont elles exploitoient le commerce, ni l'Europe, qu'elles approvisionnoient, ne suffisoient à leur avidité de gain et de domination; chacune vouloit seule avoir l'honneur et les profits de cette grande entreprise.

Sur les mers du Nord, de nombreuses villes commerçantes s'élèvent aussi; aucune n'aspire, du moins par la force des armes, à la prééminence sur les autres. Les intérêts communs de la navigation, le desir, immodéré sans doute, de dominer dans tous les pays où un accès leur étoit ouvert, les conduisent et les animent; aucune ne prétend détruire le commerce des autres; elles se considèrent toutes comme les membres d'une seule famille qu'il faut faire triompher en tout lieu et à tout prix: mais le triomphe doit être pour toutes, et leur union contre les ennemis communs n'est troublée par la prétention d'aucune à s'élever sur la ruine de ses rivales.

Pendant tout l'espace du XIII.e siècle qui s'est écoulé depuis le moment où l'association anséatique se forma, jusqu'au milieu du XIV.e, où, fière de ses richesses et forte du sentiment de sa puissance, elle prit un véritable caractère politique, et se trouva en état de lutter contre des souverains, le soin des confédérés fut spécialement de se procurer l'accès de tous les pays où ils trouvoient le moyen de s'introduire, et surtout d'obtenir l'abolition de l'usage barbare de confisquer les navires et les effets des naufragés. Ce n'est que dans l'exposé du commerce

des XIVe et XVe siècles que j'aurai à parler de cette célèbre confédération avec l'étendue qu'exige un tel sujet.

Du commerce dans l'Allemagne.

Il me reste, pour compléter le tableau du commerce en Europe, pendant les XIIe et XIIIe siècles, à dire quelques mots de celui de l'Allemagne [1].

La position de ce pays le mettoit à même d'entrer en relations avec les côtes du Bosphore, de la mer Noire et de la Baltique; avec la Flandre, la France et l'Italie. Mais ces relations n'eurent pas lieu tout-à-coup; elles se formèrent successivement.

Les plus anciennes sont probablement celles qui s'établirent entre l'Allemagne orientale et l'empire grec par la vallée du Danube. Constantinople étant, avant les croisades, le centre du commerce, tout ce qui vouloit y prendre part devoit nécessairement se diriger vers ce point. Mais l'Allemagne en étoit séparée par des états qui, ainsi qu'on l'a vu t. Ier, page lxxiv, furent successivement occupés par les Avares, les Bulgares et les Hongrois. Ces peuples furent donc les premiers intermédiaires entre les deux pays [2].

Les provinces européennes de l'empire grec n'étoient pas les seules où la position des Hongrois les mît à même d'entretenir un commerce actif et lucratif. Par le nord-ouest de leur pays, ils se dirigeoient vers les côtes occidentales de la Baltique, en suivant une voie qui avoit servi aux Grecs et aux Romains [3]. Cette voie connue encore au VIe siècle, lorsque Théodoric régnoit sur la Pannonie [4], ne fut point entièrement abandonnée dans les temps postérieurs [5]. En se dirigeant au nord-est, les Hongrois parvenoient dans la Russie, où l'on a vu, t. Ier, page lx, que Kiow étoit depuis long-temps célèbre par son commerce.

Par l'effet de cette triple communication avec Constantinople, la Baltique et la Russie, ils étoient parvenus, à l'époque des croisades, à acquérir un haut degré de prospérité, et leur industrie s'étoit promptement développée [6]. Semlin, appelée *Zeugme*

[1] Voir sur ce commerce M. Hülleman, *Staedtewesen des mittelalters*, t. Ier, pag. 330 et suiv. Comme il ne m'a pas été possible de me procurer plusieurs des ouvrages qu'il indique, je me bornerai quelquefois à le citer. — [2] Cedrenus, *Compend. histor.* t. II, pag. 596. Leo Grammat. *Chronogr.* pag. 477. — [3] Plin. *Hist. nat.* lib. XXXVII, cap. III. — [4] Cassiodor. *Variar.* lib. V, epist. II. — [5] Filiasi, *Saggio sull' antico commercio de' Veneziani*, pag. 64. — [6] Schwandtner, *Script. rerum Hungaric.* t. Ier, pag. 420. Arnold. Lub. lib. I, cap. V.

par les écrivains de Byzance, est indiquée comme une ville très-riche et l'entrepôt principal de cette contrée [1].

Mais la grande impulsion que les croisades donnèrent aux ambitions de tout genre, eut aussi son influence sur les Allemands. Au lieu de ne traiter avec l'empire grec que par l'intermédiaire des Hongrois, les habitans des villes voisines du Danube parvinrent à se lier directement avec Constantinople et à y former des établissemens [2]. Bientôt les relations que ce commerce leur donnoit avec les Russes, qui de leur côté venoient trafiquer dans l'empire grec [3], formèrent des liens entre les uns et les autres.

Les Allemands se rendirent par les mêmes voies que les Hongrois à Kiow [4]. Plan Carpin, voyageur du XIII.e siècle, atteste qu'il en avoit trouvé dans cette ville qui se dirigeoient vers la Tartarie [5].

Les parties de l'Allemagne qui, avoisinant le Danube, entroient par ce fleuve en communication avec la Hongrie, et recevoient les produits de ce pays, ainsi que les marchandises de l'Orient, n'étoient pas les seules qui fissent le commerce avec Constantinople et Kiow. Dès le XII.e siècle les Juifs établis dans un des faubourgs de la ville de Prague y possédoient d'immenses richesses [6]. Plan Carpin, qui avoit traversé la Bohème et la Pologne pour se rendre à Kiow, nomme les commerçans de Breslau parmi ceux qu'il y rencontra [7].

D'un autre côté, la Bohème et la Silésie se lièrent avec les bords de la Baltique [8]. Elles étoient à cet égard dans une situation plus favorable que les pays voisins du Danube. Aussi, dès la formation de la ligue anséatique, à la fin du XIII.e siècle, Prague et Breslau entrèrent dans cette confédération.

La vallée du Danube étoit, comme on l'a vu, la voie la plus facile pour l'introduction des marchandises de l'Orient dans le centre et le midi de l'Allemagne. Une route tracée avec beaucoup d'exactitude dans les Capitulaires de Charlemagne et

[1] Cinnamus, pag. 139 *et seqq.* — [2] Otto Frisingensis, *De rebus gestis Frederici*, lib. I, cap. XXIII. — [3] Voir t. I.er, pag. lx. — [4] Otacheri ducis Styriæ dipl. ann. 1190; Leopoldii ducis Austriæ dipl. ann. 1192, ap. Scheid. *Orig. Guelf.* t. III, pag. 30 et 31. *Vita S. Mariani*, ap. Bolland. 9 febr. pag. 369. *Vita S. Godoardi*, ap. Bolland. 4 maii, pag. 527 et 528. — [5] Plan Carpin, pag. 66. — [6] Cosmas, *Chron.* ad. ann. 1090, pag. 46. Benjamin de Tudèle, pag. 245. — [7] Plan Carpin, pag. 66. — [8] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, chap. XXIII.



de ses successeurs immédiats[1] nous apprend que dès le IX.e siècle l'abbaye de Lorrick étoit le premier entrepôt et le point d'introduction de ces marchandises dans l'Allemagne; de là elles remontoient le Danube jusqu'à Ratisbonne, d'où une route par Forcheim, Erfurt, Magdebourg et Bardewick, les conduisoit dans la Saxe. A mesure que le commerce allemand acquéroit de l'accroissement, et que des villes importantes s'établissoient aux bords de la Baltique et sur l'Océan qui baigne les côtes de la basse Allemagne, cette route dut continuer d'être suivie avec plus d'activité[2], sauf quelques variations dans les lieux de station. C'est ainsi que, Bardewick, nommée dans les Capitulaires et dont le commerce s'étendoit jusqu'au Danemarck[3], ayant été détruite en 1184 par Henri le Lion, Lubeck, d'abord peu considérable, hérita de ses relations et de sa prospérité[4].

Magdebourg, après beaucoup de vicissitudes qui avoient presque anéanti son commerce[5], recouvra dans le XII.e siècle ses anciens avantages par l'effet des priviléges dont les empereurs la dotèrent[6].

Halle sur la Sale avoit dès 1124 une foire célèbre où l'on amenoit des lieux les plus éloignés des marchandises rares et précieuses[7].

Salz, située sur l'Elbe à peu de distance de Magdebourg, avoit une industrie très-active et faisoit parvenir les produits de son travail en Flandre par l'intermédiaire de Lubeck et de Hambourg[8].

On doit aussi, nonobstant les doutes élevés à ce sujet[9], compter parmi les villes occupées du commerce intérieur et extérieur, celle de Soest[10]. Lubeck lui communiqua au XIII.e siècle les priviléges dont elle jouissoit dans l'île de Gothlande[11]:

[1] Capitul. ann. 805, cap. IX: Capit. coll. lib. III, cap. VI; lib. VI, cap. CCLXXIII. Ces textes sont commentés avec beaucoup de détails dans un ouvrage intitulé *Grundliche Wiederlegung des von der Stadt Leipzig.... Beylagen*, pag. 19, Magdebourg, 1748.— [2] Privil. ann. 1062, ap. Ludwig. *Script. Bamberg.* t. I.er, col. 1283. Born, *De jure stapulæ et nund. civit. Lipsiensis*, diss. I, pag. 23.— [3] Sagittarius, *Hist. antiq. urbis Bardew.* cap. III. Schlöpken, *Bardewick Chronik*, part. I, cap. II, § 17. — [4] Helmod. *Chron. Slav.* lib. I, cap. LXXII et LXXVI. Arnold. Lubec. lib. IV, cap. II. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseat.* part. III, præf. — [5] Cosmas, *Vita S. Adalberti*, n. 3 — [6] Werdenhagen, *ubi suprà*, part. III, cap. IV. Voir l'ouvrage cité note 1 ci-dessus, et Born, *De jure stap. et nund. civit. Lipsiensis*, diss. II, pag. 34.— [7] Dreyhaupt, *Beschreibung des Saalkreises*, t. I.er, pag. 9 et 667; t. II, pag. 435.— [8] Lenz, *Brandenburg. Urkund.* pag. 51.— [9] Arpe, *Feriæ æstivales*, pag. 283.— [10] Haerbelin, *Analecta medii ævi*, præf. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 241. — [11] Traité de 1241, ap. Haerbelin, *ubi suprà*, pag. 229.

ses navigateurs fréquentoient les ports du Danemarck [1] et de la Livonie [2].

Des documens des XII.ᵉ et XIII.ᵉ siècles attestent aussi le commerce de Leipsick [3], de Dresde [4] et de Brunswick [5], qui dut probablement son origine et son extension à la direction de la route partant du Danube dont je viens de parler, et aux communications avec la mer Baltique que l'Oder et l'Elbe procuroient à ces villes.

Dès l'époque à laquelle se rattache l'indication donnée par les Capitulaires, une route plus directe vers l'Occident devoit naturellement servir au commerce du Danube avec le Rhin. On a vu, tome I.ᵉʳ, page lxxiv, que Charlemagne avoit projeté un canal pour unir ces deux fleuves, inspiré sans doute par le desir de rendre moins difficile le trajet que les commerçans étoient obligés de parcourir. Quoi qu'il en soit, des documens qui se rapportent à l'époque dont je m'occupe en ce moment semblent prouver qu'en remontant le Danube, à partir de Ratisbonne, dont l'importance n'avoit pu que s'accroître [6], jusqu'au point où ce fleuve commence à être navigable, et en traversant les pays actuellement appelés Wurtemberg et grand duché de Bade, on arrivoit vers Strasbourg [7] pour continuer des relations encore plus éloignées du côté de l'Ouest.

Il est probable aussi qu'outre cette ligne en quelque sorte directe, le commerce des villes situées sur le Danube en suivoit d'autres obliques, au Nord-ouest et au Sud-ouest. Par l'une il étoit dirigé vers Francfort, Coblentz et Mayence [8], ce qui le lioit à celui des Pays-Bas; par l'autre il s'étendoit vers la Suisse, où les lacs et les rivières lui faisoient atteindre le Rhône pour le lier au commerce de l'est et du midi de la France.

Le nombre des villes commerçantes sur le Danube s'accrut par l'effet de l'extension des relations dont je viens de parler. Vienne

[1] Privilége de 1231, ap. Haerbelin, *Analecta* &c., pag. 225. — [2] Arndt, *Liefland Chron.* t. II, pag. 105. Document de 1303, ap. Haerbelin, *ubi suprà*, pag. 282. — [3] Born, *De jure stapulæ et nund. civit. Lips.* diss. I, pag. 32 *et seqq.* Veck, *Chron. Dresd.* pag. 18. — [4] Rymer, t. I.ᵉʳ, part. I, pag. 109. Gadebusch, *Liefland Jarbüch.* t. I.ᵉʳ, pag. 275. — [5] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III, cap. II. — [6] *Vita S. Eberhardi*, apud Canisium, *Thesaur. monum. eccles.* t. III, part. II, pag. 302. — [7] Documens cités par M. Hülleman, t. I.ᵉʳ, pag. 338. — [8] Scheid, *Origin. Guelf.* t III, præf. pag. 30 et 32. Rauch. *Scriptores rerum Austriac.* t. III, pag. 20 et 26. Un document relatif à l'abbaye de Fulde de 1278, cité par Schannat, *Tradit. Fuldens.* pag. 276, parle des étoffes appelées *baldacchini*, qui certainement étoient des productions asiatiques, ainsi qu'on le voit dans Muratori, *Antiquit. Ital. medii ævi*, t. II, col. 416.

et Stein, situées comme Ratisbonne sur ce fleuve, mais plus rapprochées du point d'introduction des marchandises étrangères dans l'Allemagne, rivalisèrent avec cette ville. Les ducs d'Autriche accordèrent à Vienne des priviléges qui plus d'une fois excitèrent la jalousie et l'inquiétude des négocians de Ratisbonne [1]; ils établirent à Stein et à Heimbourg des péages, dont les tarifs qu'on a conservés ne sont pas les documens les moins curieux de l'état du commerce à cette époque [2]. Ems, dans une situation presque aussi favorable, devint célèbre par ses foires, où l'on se rendoit de la Bavière, de la Souabe et des villes situées sur le Rhin [3].

D'un autre côté, les commerçans de ces pays, profitant de leurs liaisons avec les villes des bords du Danube, se procurèrent des relations directes avec la Hongrie. Malgré le désavantage causé par la grande distance des lieux, ils avoient su diminuer tellement le prix des transports ou réduire leurs bénéfices, qu'ils se présentoient sur les marchés de la Hongrie avec la même faveur que ceux de Bohème et de Moravie [4].

L'extension du commerce allemand vers le Rhin devint une occasion de prospérité pour Francfort sur le Mein, dont les foires, quelque opinion qu'on ait sur l'antiquité que leur attribuent plusieurs écrivains, étoient certainement très-fréquentées au XII.e siècle [5]. Elle devint un point central pour cette partie de l'Allemagne, pour la Flandre, le Brabant, la Saxe, la Thuringe, la Bohème, la Silésie et la Prusse [6].

Les foires de Mayence et de Cologne n'étoient ni moins anciennes, ni moins célèbres [7]. Dès le XI.e siècle, on s'y rendoit des lieux les plus éloignés [8]. J'ai déjà eu occasion de parler des rapports que les négocians de cette dernière ville avoient avec l'Angleterre, où ils obtinrent des priviléges qui excitèrent quelquefois la jalousie de ceux des autres pays [9]; avec la Belgique [10], où ils expédioient principalement les vins du Rhin, et même avec le Danemarck [11], où les poids et mesures de

[1] Lazius, *Vienna Austriæ*, pag. 74 et 75. — [2] Rauch, *Script. rerum Austriac.* t. I.er, pag. 206 et 209. — [3] Sched. *Orig. Guelf.* t. III, pag. 30 et 32. Rauch, *Script. rerum Austriac.* t. III, pag. 20 et 26. — [4] Hulleman, t. I.er, pag. 341. — [5] Lehnemann, *Nundin. Mœno-Francof. historia*, cap. II, §§ 3 *et seqq.* — [6] Kirkner, *Geschichte der stadt Francfurt*, t. I.er, pag. 214. — [7] Horix, *Historica nundin. Mogunt. delineatio*, §§ 3 et 4. Baluze, *Miscellan.* t. I.er, pag. 116. — [8] *Vita S. Annonis arch. Colon.* ap. Surium, dec. IV, pag. 136. — [9] Leibnitz, *Script. rerum Brunsw.* t. I.er, pag. 345. — [10] Meyer, *Annales Flandrici*, pag. 52. — [11] Haerbelin, *Analecta medii ævi*, pag. 226.

Cologne étoient assez généralement adoptés dans les transactions [1].

Le Danube, en servant à l'introduction des productions orientales dans l'Allemagne et dans les pays voisins, offroit naturellement une voie pour l'exportation des objets susceptibles de servir aux échanges. On voit que lorsqu'en 1189 Frédéric I.er entreprit son expédition pour la Palestine, il fit établir à Ratisbonne des magasins de vivres qui descendirent le Danube [2]. Les tarifs du péage de Stein énoncent beaucoup de marchandises destinées pour l'empire grec [3]; ce qui constate les progrès de l'industrie locale, et prouve qu'au XIII.e siècle une assez grande quantité d'objets fabriqués entroit déjà dans la balance du commerce.

L'impulsion une fois donnée, il n'étoit pas dans la nature des choses qu'elle se ralentît. Les événemens qui, en faisant sortir l'Europe d'un trop long sommeil, dissipoient peu à peu les ténèbres de la barbarie et allégeoient le joug de la féodalité, avoient en Allemagne la même influence qu'en France et en Flandre; et l'industrie y fit d'immenses progrès [4].

La Silésie et quelques autres contrées étoient renommées par les draps et les toiles qu'elles expédioient dans l'intérieur de l'Allemagne et jusques à Constantinople [5]. Partout où les mines avoient offert aux travaux des Allemands quelques moyens d'exploitation, ils en avoient extrait les richesses [6]. Les priviléges qui, dès le règne d'Henri l'Oiseleur, avoient été accordés à quelques villes d'avoir des foires, et dont l'effet fut naturellement d'y attirer le commerce, se multiplièrent [7]. Dans le midi de l'Allemagne, Nuremberg et Augsbourg se distinguèrent par une industrie qui devint de plus en plus célèbre et dont les produits étoient recherchés partout.

Il est douteux que Nuremberg existât du temps de Charlemagne, comme l'assure un savant allemand [8]; mais il est

[1] Broder Bircherod, *Specim. rei monet. Danorum*, pag. 7. — [2] Arnold. Lubec. lib. II, cap. XXIX. — [3] Rauch, *Script. rerum Austriac.* t. I.er, pag. 109. — [4] Theoph. Presbyter, dictus Rugerus, ap. Lessing, *Beitrage zur Geschichte und Litteratur*, pag. 294. — [5] Werdenhagen, *De rebuspubl. Hanseaticis*, part. III, cap. XXIII. Hülleman, t. I.er, pag. 354. — [6] Arn. Lubec. *Chron.* lib. II, cap. V. *Chron. vetus Cellensis*, ap. Menken, *Script. rerum Saxon.* t. II, pag. 405. Matth. Paris, ad ann. 1241. Camden, *Britannia*, pag. 77. On peut consulter Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 424, 821, 864 et 953. — [7] Wesphal, *Monum. inedita*, t. II, præf. pag. 19, et t. III, præf. pag. 121 et 126. Schot, *Incrementa mercaturæ in Germania*, § 6. — [8] Eckard, *De rebus Franc. orient.* t. I.er, pag. 693, et t. II, pag. 104.

n..

constant que dès le XI.e siècle elle jouissoit du privilége d'avoir une foire, et que ses habitans parcouroient les diverses parties de l'Allemagne pour leur commerce [1]. Dans le XIII.e siècle, elle faisoit des affaires considérables avec Donauworth, Nordlingue, Ratisbonne, Spire, Mayence, Worms et d'autres villes commerçantes [2]. Sa situation entre la Bavière, le Palatinat et la Franconie, la rendoit propre aux opérations de transit et d'expédition pour tout ce qui étoit exporté de l'Allemagne ou qui y étoit importé [3].

L'industrie de Nuremberg s'étendit à Augsbourg, qui rivalisa bientôt avec elle [4].

Ces villes et quelques autres, qu'excitoit leur exemple, entrèrent en relations avec la Saxe, la Silésie, le midi de la Pologne, la Bohème, la Hongrie; leurs commerçans fréquentoient les foires de Leipsick, de Naumbourg et de Breslau [5].

Un grand nombre de villes qui avoient intérêt à assurer la liberté du commerce, éprouvèrent le besoin de se confédérer pour une défense mutuelle; et ce qu'on avoit fait dans le midi de la France eut lieu sur les bords du Rhin [6]: d'autres plus éloignées, mais dont le commerce étoit dirigé de ce côté, notamment Nuremberg, y prirent part [7]; mais les prétentions de quelques-unes à l'exercice de droits exclusifs ou restrictifs de la liberté de la navigation sur le cours du Rhin apportèrent souvent de grandes entraves aux transports dont ce fleuve étoit un puissant moyen [8].

Si l'on admet, comme je crois l'avoir prouvé, l'existence de relations entre les navigateurs de la Baltique et les habitans de la Russie, par l'effet desquelles ils obtenoient des marchandises orientales, on sera porté à présumer que ces marchandises pouvoient être introduites par l'Elbe, l'Oder et leurs affluens dans l'intérieur des pays qu'ils arrosent. Néanmoins ce moyen d'approvisionnement, s'il a existé, n'a pu être que d'une foible importance; il en eut moins encore, lorsque, vers

[1] Roth, *Geschichte des Nürnberg. Handels ein Versuch*, t. I.er, chap. I.— [2] Traités cités par Roth, *ubi suprà*, chap. III. — [3] Roth, *Anseatisch. Magaz.* t. IV, pag. 308.— [4] Paul de Stetten, *Des Jügern Kunst-Gewerb-und-Handwerk-Geschichte von Augsbourg*, t. I.er, pag. 230. — [5] Roth, *ubi suprà*, t. IV, pag. 312.— [6] Alb. Stad. ad ann. 1255. Leibnitz, *Cod. juris gent. dipl.* t. II, pag. 93. Voir la note 4 de la page xcj. — [7] Roth, *Geschichte des Nürnberg. Handels* &c., l'assure sur la foi d'un document de 1256, rapporté par Sibenkée, t. II, pag. 745; cependant Büsch, *Anseatisch. Magaz.* t. II, pag. 121, le nie, en se fondant sur le défaut d'intérêt de Nuremberg.— [8] Lhemann, *Chron. der Stadt Speier*, pag. 317.

la fin du XIII.e siècle, les villes méridionales de l'Europe se furent liées avec la Flandre, où elles apportoient les marchandises de l'Asie en plus grande abondance et à des prix moins élevés.

Ce dernier événement influa aussi sur les importations qui avoient lieu par le Danube et la Pologne. Elles dûrent se borner aux seuls besoins de la consommation locale. Mais il est probable que la masse ancienne n'éprouva pas pour cela de diminution, parce que ces pays, originairement très-sauvages, se policèrent et connurent davantage les jouissances du luxe.

La position de l'Allemagne l'appeloit à former tôt ou tard avec l'Italie des relations commerciales dont le résultat devoit être d'unir ces deux pays par des liens plus durables et plus utiles que ceux que la force travailloit sans cesse à établir, à mesure que l'adresse de la politique essayoit de les détruire.

Mais le commerce, soit des états entre eux, soit des provinces d'un même état, dépend presque toujours de leur situation géographique. Sous ce rapport, la seule inspection des lieux suffit pour montrer quelle barrière les Alpes devoient opposer aux communications entre l'Allemagne et l'Italie.

Cependant, à mesure que l'empire grec perdoit les provinces situées près du Danube et de la mer Noire, et que les villes de l'Italie, s'emparant du commerce universel, devenoient les seuls entrepôts des marchandises asiatiques; à mesure que leur industrie manufacturière produisoit des objets non moins utiles, et même d'un usage plus général, les Allemands reconnurent tout ce qu'il y avoit d'avantages pour eux à se lier avec les villes de l'Italie [1]. De leur côté, celles-ci, cherchant par tous les moyens possibles à répandre en tous lieux les marchandises qu'un commerce immense entassoit dans leurs magasins, et, pour multiplier leurs moyens d'échange avec l'Asie et l'Afrique, faisant en quelque sorte un appel général aux productions de l'Europe, surtout aux riches métaux, sentoient les avantages que pouvoient leur procurer des relations suivies avec l'Allemagne.

Les fleuves qui, après avoir arrosé la partie septentrionale de l'Italie, tombent dans l'Adriatique, offroient aux Vénitiens

[1] Otto Frisingensis, *De gestis Frederici*, lib. I, cap. LII et LIII.

les moyens d'arriver jusqu'au pied des Alpes. Pise et Gènes pouvoient y parvenir également. La seule difficulté réelle étoit de franchir la chaîne de montagnes.

Mais, dans les luttes sanglantes que les XI.e et XII.e siècles virent s'élever entre les deux pays, les chefs de l'empire germanique étoient entrés en Italie avec de nombreuses armées, et ce que l'esprit de conquête avoit su faire ne pouvoit être impossible à l'esprit de commerce.

Il n'est pas facile de donner la preuve de relations étendues et habituelles entre l'Allemagne et les villes commerçantes de la Méditerranée avant le XIII.e siècle. C'est, je crois, sans aucun fondement que Büsch a écrit qu'au X.e siècle Nuremberg trafiquoit en Italie [1]. Il n'existe à l'appui de cette assertion ni chartes de priviléges, ni traités, ni tarifs, ni chroniques ou documens : c'est l'aveu d'un historien de Nuremberg [2]. Mais, dans le cours du XIII.e siècle, on voit qu'elles existoient [3] et qu'elles ne cessèrent plus [4].

Elles dûrent acquérir une plus grande activité, lorsqu'en 1259, les Génois ayant contribué à renverser l'empire des Latins à Constantinople, en chassèrent les Vénitiens, leurs rivaux. Ces derniers, exclus presque entièrement du Bosphore et de la mer Noire, furent forcés de diriger leurs opérations du côté de l'Égypte. Un objet assez considérable d'échanges dans ce pays consistant en pelleteries de Russie, Venise dut chercher à s'en procurer par la voie de l'Allemagne. Les instrumens en fer et en bois, qu'on y fabriquoit avec autant de perfection que d'économie, présentèrent aussi aux Vénitiens des objets d'échanges avantageux en Égypte; ils ne négligèrent donc aucun moyen d'attirer les commerçans d'Allemagne qui seuls pouvoient les leur apporter. Aussi les voyons-nous dès 1268 établir une magistrature et des réglemens spéciaux pour une factorerie connue sous le nom de *maison Teutonique* [5], expression remarquable, puisqu'elle est le titre que portoient de semblables établissemens faits par les villes riveraines du Rhin et de la Baltique dans le nord de l'Europe et dans l'Angleterre.

[1] *Anseatisch. Magazin*, t. II, pag. 121. — [2] Meisterlin, *Hist. rerum Norimb.* ap. Ludw. *Relliq. manuscr.* t. VIII, pag. 74. — [3] Hormayer, *Kritisch diplom. Beytrage zur Gesch. Tyrol.* t. II, pag. 391 et 392. — [4] Rauch, *Script. rerum Austriac.* t. III, pag. 15 et 24. — [5] Marin, t. V, pag. 381.

Ce fut alors sans doute que les directions entre Venise et Vienne, par Willach et Petau, se formèrent, ou, si elles sont plus anciennes, acquirent plus d'activité [1]. La Drave offroit un grand moyen de communication avec le Danube, et, en remontant ce fleuve, avec la Hongrie.

On n'a pas de renseignemens qui fassent juger quelle étoit l'importance de ce commerce pour les Allemands; mais on peut supposer qu'elle étoit grande, puisqu'ils ne répugnoient pas à se soumettre à une foule d'obligations onéreuses, que la jalousie des spéculateurs vénitiens, ou la politique inquiète du gouvernement, ne cessoit de leur imposer [2].

De leur côté, les commerçans de la Bavière, de la Souabe, d'Augsbourg et de Nuremberg, traversèrent les Alpes tyroliennes; Bolzano devint une ville importante par ses foires; une route dirigée par Trente et par Vérone conduisoit dans la Lombardie [3].

Gènes eut aussi de semblables relations avec l'Allemagne méridionale par la même voie [4].

Une multitude de communications s'ouvrirent à travers les pays qui forment actuellement la Suisse [5]. Elles avoient lieu avec Milan par deux points principaux : à l'ouest, par le lac Majeur; à l'est, par le lac de Côme : ainsi, à l'aide des lacs et des rivières, le commerce de l'Italie se rattachoit à celui du Rhône [6]. Les villes méridionales de l'Italie avoient toujours mis une grande importance à la navigation de ce fleuve. Dès le XII.e siècle, on voit les Génois combattre à ce sujet avec les Pisans et même avec les Français [7].

Le Rhône n'étoit pas seulement un moyen de commerce avec les parties de la France qu'il arrose : il devenoit le lien naturel de l'est de ce royaume avec le pays de Vaud et avec Genève, où il existoit des foires célèbres, établies probablement par les anciens rois de Bourgogne, peut-être plus anciennes [8]. Ce même fleuve, au moyen de la Saone, qui s'y réunit près de Lyon, du Doubs et des autres affluens de la Saone, ouvroit des

[1] *Archiv. für Geschichte, Statistik, Litteratur, und Kunst*, sept. 1826, mars et avril 1827. — [2] *Idem*, avril 1827. — [3] M. Hülleman, t. I.er, pag. 348. — [4] Privilége d'Othon de 1209, ap. Lami, *Deliciæ erudit.* t. III, pag. 206. — [5] M. Hülleman, t. I.er, pag. 350 *et seqq.* — [6] M. Hülleman, t. I.er, pag. 335. M. Heeren, *Influence des croisades*, trad. fr. pag. 384. — [7] Ménard, *Histoire de Nîmes*, t. I.er, pag. 352, et t. II, pag. 99. — [8] Spon, *Histoire de Genève*, t. I.er, pag. 90.



communications avec le Jura par Besançon et Montbelliard, de maniere à arriver à Bâle, où le Rhin[1] complétoit ainsi un système de commerce intérieur, qui conserva son activité même après qu'à la fin du XIII.e siècle les navigateurs du midi se rendirent, par le détroit de Gibraltar et l'Océan, dans les ports de Flandre.

Institutions relatives au commerce pendant les XII.e et XIII.e siècles.

En terminant ce tableau du commerce pendant les XII.e et XIII.e siècles, il me semble utile d'indiquer les obstacles généraux qui s'opposoient à ses développemens en Europe, et les moyens que la patience et l'intérêt employèrent peu à peu pour les surmonter.

Au commencement du XII.e siècle, et surtout dans ceux qui l'ont précédé, l'ignorance de l'écriture étoit presque générale; le peu de lumières qui s'étoit conservé étoit l'apanage d'une classe qui ne se livroit point aux négociations du commerce.

Cependant il est utile que le spéculateur, que le chef de grandes entreprises reste à la tête de ses affaires, et puisse transmettre ses ordres dans tous les lieux opportuns; il faut que dans chacun de ces lieux il ait des hommes dignes de sa confiance, et interessés à exécuter fidèlement ses ordres, soit par une association à ses chances de bénéfices et de pertes, soit par l'espoir d'un salaire qui se multiplie en raison des opérations: il faut que des moyens simples et de nature à être employés en tous lieux aident ces personnes à se rendre des comptes respectifs. Jusqu'au moment où d'heureuses découvertes, nées de la nécessité et fruits de l'expérience, eurent permis d'atteindre ces résultats indispensables, les spéculateurs faisoient eux-mêmes leurs affaires; ils accompagnoient ou faisoient accompagner leurs marchandises dans les expéditions et les retours; le mouvement des personnes étoit immense, comparativement à l'importance des négociations.

A mesure qu'elles se multiplièrent, on sentit la nécessité et l'avantage des correspondances; l'usage de l'écriture devint général: ce grand résultat avoit été complétement atteint à la fin

[1] Privil. ann. 992 et 1194, apud Hontheim, *Hist. Trevir. diplom.* t. I.er, pag. 338 et 482. Privil. ann. 1033, ap. Schot. *Annal. Paderborn.* pag. 492. Privil. ann. 1056, ap. Zylles, *Defens. abb. imp. S. Maxim.* pag. 41.

du XIII.e siècle [1]. Il étoit dû probablement à l'emploi assez habituel du papier, moins cher et plus portatif que le parchemin [2]. Ce qui donna surtout des facilités inconnues jusqu'alors pour faire le commerce par correspondance et pour s'entendre sur les comptes respectifs, fut la substitution des chiffres actuellement en usage à la numération par lettres dont on s'étoit long-temps servi. L'époque de cette innovation en Italie est assez généralement fixée au XII.e siècle [3]; et s'il étoit vrai, comme on l'a dit, que la France eût antérieurement connu les chiffres dits *arabes* [4], il n'est pas prouvé qu'on les ait appliqués au commerce. Entre l'opinion que je viens de rappeler et celle d'autres savans qui ont reculé l'époque de cet emploi jusqu'au XIV.e siècle, l'auteur du discours sur l'état des lettres en France au XIII.e siècle [5], fondé sur des faits positifs, a adopté un avis intermédiaire qui fixe avec beaucoup de vraisemblance cette époque au XII.e

Dans tous les pays où la féodalité avoit acquis et conservé le plus d'influence (et telle fut jusque bien avant dans le XII.e siècle la situation de la France, de l'Angleterre, de l'Allemagne et de tous les royaumes du Nord), les richesses, la propriété, la liberté, étoient l'apanage presque exclusif du clergé et de la noblesse. S'il est probable que dans quelques villes il se soit conservé, ou du moins formé, à l'aide des affranchissemens individuels, une classe intermédiaire, habile à posséder des biens, à acquérir et à transmettre les fruits de son travail; s'il est vrai même que cette industrie ait été assez souvent favorisée par les seigneurs, qui y trouvoient ou des moyens d'accroissement pour leurs revenus fiscaux, ou l'avantage de se procurer les jouissances du luxe, elle étoit purement locale; arrêtée dans ses développemens par une foule d'obstacles, elle ne pouvoit constituer un commerce étendu et lié dans toutes ses parties.

Cependant le besoin de ce commerce se faisoit sentir : les riches qui dédaignoient de s'y livrer n'étoient point insensibles aux avantages qu'il procure; et, par la force des choses, il dut tomber entre les mains des étrangers.

[1] Une ordonnance de Philippe le Bel de 1303 prescrit d'arrêter à la frontière les lettres venant de Flandre et qui y sont envoyées, et de les transmettre au Roi; *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 380. — [2] *Mém. de l'Acad. des inscript.* t. VI, pag. 606. — [3] Targ. Tozzeti, *Relationi d'alcuni viaggi* &c., t. II, pag. 68 et suiv. Tiraboschi, *Storia della letteratura ital.* t. IV, pag. 177 et 178. — [4] Savérien, *Histoire des progrès de l'esprit humain dans les sciences exactes*, pag. 17. — [5] *Histoire littéraire de France*, t. XVI, pag. 113

Les Juifs, qui, partout répandus et partout hors de l'état, formoient une classe cosmopolite, en furent les premiers et les plus actifs instrumens. En butte à des haines que ne justifioit pas sans doute la différence des religions, mais qu'excusoient trop souvent les usures excessives auxquelles ils se livroient, ils trouvoient, dans le besoin où l'on étoit sans cesse de leur entremise, les moyens de faire tête à l'orage, ou de recouvrer tous leurs avantages après une tempête passagère. Dans quelques pays, ils étoient même favorisés jusqu'au point d'être admis indistinctement avec les chrétiens à toutes les fonctions publiques [1]; dans la plupart ils étoient simplement tolérés et souvent persécutés.

Les Italiens entrèrent dans la suite en concurrence avec les Juifs; et, comme eux, tantôt admis et même appelés, tantôt bannis et même frappés de confiscation [2], mais toujours nécessaires, ils savoient se maintenir par leur habileté, leur patience et leur connoissance approfondie de tous les ressorts du commerce.

Il ne faut pas juger trop sévèrement les gouvernemens qui abandonnoient ainsi le commerce de leurs états à des étrangers. N'entrevoyant que dans un avenir aussi éloigné qu'incertain la possibilité que leurs sujets pauvres et ignorans pussent s'y livrer, et déjà assez éclairés pour apprécier tout ce qu'il pouvoit leur procurer d'avantages, ils n'avoient pas la faculté du choix.

On doit l'avouer cependant, ce ne fut pas toujours par des motifs aussi faciles à justifier que les souverains accordèrent des priviléges aux étrangers. Trop souvent ils y cherchèrent les moyens de se procurer présentement et instantanément quelques ressources pécuniaires, promptement consommées et chèrement payées. Le résultat de ces concessions étoit à-la-fois de décourager les nationaux et d'exciter ces étrangers à augmenter leurs capitaux, à multiplier leurs opérations; ils sentoient et ne prouvoient que trop bien qu'on avoit besoin d'eux; leur orgueil et leur avidité s'accroissant en raison de leurs richesses, ils avoient fini par devenir ou des adversaires redoutables, ou des auxiliaires indispensables.

[1] D. Vaissette, *Histoire du Languedoc*, t. II, pag. 517; t. III, pag. 121, 163 et 531. — [2] Ordonnances de 1268 et de 1274, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 96 et 298; Ordonnance de 1289, ap. Ménard, *Hist. de Nîmes*, t. I.er, pag. 388.

Peu à peu néanmoins l'esprit de commerce se développa dans les pays qui sembloient y être les moins propres. L'exemple des profits immenses qu'il procuroit aux étrangers, fit ouvrir les yeux aux nationaux; les souverains n'eurent bientôt plus besoin de recourir à des mesures qui, loin de remédier au mal, ne pouvoient que l'aggraver. Il leur suffit de favoriser l'essor de l'industrie de leurs sujets et de retirer successivement aux étrangers les priviléges qui la décourageoient. Sous ce rapport, les souverains du centre de l'Europe adoptèrent assez promptement un système conforme à leurs véritables intérêts. On verra dans la suite, que, pendant presque tout le XIV.e siècle, les états du Nord furent tributaires du monopole qu'y exerçoit la ligue anséatique.

Le commerce trouvoit aussi les entraves les plus décourageantes dans la multiplicité et l'énormité des taxes imposées sur les marchandises. Un navire arrivoit-il dans un port, le fisc percevoit sur tous les objets du chargement, des droits de douane ou d'entrée; et comme aucune idée d'économie politique ne dictoit les tarifs, ils étoient souvent en contradiction avec les véritables intérêts locaux. Ce n'étoit ni pour encourager la production du pays par une surtaxe sur les marchandises analogues que les étrangers auroient pu y envoyer en concurrence, ni pour y conserver des matières premières, indispensables à la consommation et à l'industrie, que les taxes d'entrée ou de sortie étoient réglées : l'arbitraire y présidoit; les étrangers qui avoient eu assez d'adresse et de crédit pour obtenir des priviléges, en étoient exempts, tandis que la rigueur du tarif, frappant les autres, éloignoit la concurrence, ou que, grevant les nationaux, elle décourageoit leurs efforts.

Aux droits d'entrée s'en joignoient une foule d'autres, non moins bizarres par leurs dénominations qu'excessifs et onéreux dans leurs résultats, qui ralentissoient la circulation des marchandises et en augmentoient le prix. On payoit pour aborder, pour séjourner dans un port ou une rade; pour y jeter l'ancre, ou pour attacher son navire ou sa barque au rivage; pour passer sur une route, sur un pont, même pour le simple fait de traverser un territoire; pour décharger ses marchandises ou pour les déposer sur les quais et les places : les pesages, les mesurages, étoient des occasions de perception; il falloit employer les

préposés publics pour le déchargement ou le chargement des navires [1]. Lorsque des marchandises passoient par certaines villes, les habitans avoient un droit de préemption, qui les substituoit aux propriétaires pour les spéculations ultérieures [2]. Dans un grand nombre de lieux on n'étoit admis à débiter ses marchandises qu'autant qu'on faisoit partie d'une corporation ou association commerciale, ou qu'on s'y étoit fait affilier [3]. Néanmoins l'esprit de calcul, la patience, l'espoir du gain, surmontoient ces obstacles : on avoit fini par mettre de l'ordre dans ce désordre, à un tel point qu'on calculoit avec une extrême précision ce que pouvoient coûter des objets expédiés d'un lieu et arrivant dans un autre, selon qu'ils avoient suivi telle ou telle route [4].

Insensiblement la nécessité porta les pays les plus voisins à s'entendre pour se faire des concessions réciproques [5]. Quelques seigneurs, ouvrant les yeux sur leurs intérêts, appelèrent les marchands par des avantages accordés, soit à tous en général, soit à ceux de quelque nation ou à quelques branches spéciales de commerce. On a vu surtout combien s'étendit successivement l'établissement des foires, et quels avantages résultèrent des franchises dont elles étoient dotées.

Mais la difficulté des communications n'étoit pas un des obstacles les moins fâcheux. Les désordres causés par les guerres et l'anarchie, l'imperfection de l'administration publique, rendoient les routes aussi peu sûres que les moyens de transport difficiles. Il falloit, comme dans l'Asie et l'Afrique, se réunir en caravane pour voyager en Europe. Les avanies n'étoient pas moins fréquentes chez les chrétiens que chez les infidèles. Des seigneurs, non contens d'établir arbitrairement des péages sur leurs terres, couroient le pays pour rançonner et piller les voyageurs [6]. Il falloit à chaque instant se racheter de la

[1] Voir du Cange, voc. *Avaria, Anchoragium, Curratura, Exclusaticum, Foraticum, Gabella, Geranium, Hansa, Haulla, Mensuraticum, Modiaticum, Nautaticum, Passagium, Pedagium, Plateaticum, Palifictura, Ponderagium, Pontaticum, Portaticum, Portulaticum, Pulveraticum, Ripaticum, Rotaticum, Teloneum, Transitura, Viaticum.* Murat. *Antiquit. Ital. medii ævi*, t. II, col. 4 *et seqq.* — [2] Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseat.* part. III, cap. XX. Marquard, *De jure mercatorum*, lib. II, cap. VI. On peut consulter un grand nombre d'auteurs indiqués dans Lipenius, *Bibliotheca juridica realis.* — [3] Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, pag. 526 et suiv. — [4] Pegolotti, ap. Pagnini, *Della decima*, t. III, pag. 301. — [5] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 866. — [6] Leibnitz, *Scriptores rerum Brunswicarum*, t. I.er, pag. 763.

cupidité de celui dont le donjon dominoit un défilé ou le passage d'un fleuve. Il falloit en obtenir un sauf-conduit, et c'est probablement à cette occasion que s'introduisit l'usage dans lequel étoient les marchands en caravane de conduire avec eux des musiciens, des baladins, des animaux curieux, pour amuser les seigneurs dont ils sollicitoient la protection, et sans doute aussi pour attirer les acheteurs [1].

Avec le temps on vit néanmoins se multiplier les actes des souverains destinés à garantir, par tous les moyens alors praticables, la sûreté des marchands pendant leurs voyages d'aller et de retour des foires et pendant leur séjour [2]. L'église, dont l'autorité étoit alors si grande, et, je pourrois dire, si nécessaire, se joignit à la puissance temporelle; souvent même elle la prévint, la dirigea, et en quelque sorte lui commanda ces mesures [3], sans lesquelles la société civile auroit vu s'éteindre les dernières traces de la civilisation.

Des lieux de station ne tardèrent pas à se former; ils étoient, si je puis employer ce mot, les points de relais où l'on changeoit soit de moyens de transport, soit d'intermédiaires. On reconnut les avantages qui en résultoient pour les villes que le hasard ou la nécessité avoit d'abord fait choisir. A la route principale qu'on avoit suivie dans l'origine, s'embranchèrent d'autres routes qui ouvroient des communications à l'intérieur; de nouveaux points de station s'établirent. Il y eut une sorte de cor cours entre la multitude de petits souverains qui se partageoient le territoire, pour offrir des moyens d'accès aux commerçans et les attirer [4].

En Italie, les hostilités presque permanentes entre les états indépendans qui la morceloient, cédèrent aux grands intérêts du commerce; toutes les villes s'entendirent pour établir des sortes de *trèves* commerciales, pour créer des lieux de franchise, de neutralité, de sauvegarde, dans lesquels les hommes, à quelque pays qu'ils appartinssent, oublioient les haines natio nales, et présentoient une population paisible et amie [5].

Les opérations immenses qui se faisoient dans ces foires

[1] Filiasi, *Saggio sull' antico commercio dei Veneziani*, pag. 58. — [2] Schot, *Incrementa et jura mercaturæ in Germania*, cap. VI. — [3] Decretales, lib. I, tit. XXXIV, *De treuga et pace*, cap. II. — [4] On peut consulter Fischer, *Geschichte des teutschen Handels*, t. I.er, chap. XLII et XLIII. — [5] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 867, 869, 873, 891.



donnèrent naissance à une négociation dont les commencemens furent presque imperceptibles, et que le temps devoit porter au plus haut degré de perfection : le contrat de change.

Un grand nombre de transactions consistoient sans doute dans des permutations de marchandises : mais souvent aussi, au lieu de les échanger, les commerçans les vendoient pour des prix qui leur étoient payés en monnoie; car le soin d'extraire de la terre les métaux précieux n'avoit jamais été abandonné, et presque partout cette industrie avoit précédé les autres. Or les monnoies ont deux valeurs : l'une intrinsèque, l'autre légale. La valeur légale est la seule qui puisse être considérée dans l'intérieur de chaque état : quelque bonne, quelque pure que soit la monnoie frappée au coin d'un souverain, ceux qui ne sont pas ses sujets ne peuvent être contraints à la recevoir pour la valeur qu'il lui a attribuée; de quelque mauvais aloi que soit la monnoie d'un prince, ses sujets ne peuvent la refuser pour la valeur nominale déterminée par les lois. L'extrême subdivision de l'Europe en états, principautés, villes indépendantes ou semi-libres, qui avoient le droit de battre monnoie, devoit donc multiplier singulièrement les difficultés des négociations.

Un commerçant qui se rendoit à une foire pour s'y procurer des marchandises, ne pouvoit y apporter de la monnoie fabriquée; car à qui devoit-il acheter ? comment le vendeur voudroit-il être payé ? et lorsque le vendeur auroit reçu son paiement, soit en la monnoie du pays où se passoit la vente, soit en celle du pays de l'acheteur, quel usage en pouvoit-il faire, si lui-même, comme cela devoit arriver souvent, n'avoit rien à acheter, rien à payer dans ces lieux; s'il avoit besoin, ou d'emporter le prix de ses marchandises dans son propre pays pour y satisfaire à ses engagemens, ou d'aller ailleurs faire des achats ?

La première idée qui dut naturellement se présenter, fut que le commerçant, partant pour une foire, portât avec lui des lingots. Les métaux précieux, sous cette forme, devoient convenir à tout le monde, par la facilité de les convertir en monnoie locale partout où l'on en auroit besoin. On ne peut douter que ce moyen n'ait été mis fréquemment en usage. L'itinéraire de Pegolotti le constate, comme on l'a vu page xviij, pour les

achats que les Européens alloient faire dans la Chine. Il en résulta des négociations par lesquelles le commerçant qui avoit reçu dans une foire une certaine quantité de monnoie locale, se procuroit, en échange, des lingots qu'il emportoit, ou par lesquelles celui qui arrivoit dans un lieu avec des lingots se procuroit la monnoie nécessaire pour les achats qu'il venoit faire. Il existoit aussi quelques espèces de monnoies, telles que les besans, et dans la suite les sequins de Venise, qui, par leur degré de pureté, jouissoient d'un cours universel.

Mais ce moyen n'étoit pas sans inconvéniens. Les commerçans qui portoient des lingots ou des espèces, d'un pays dans un autre, étoient exposés à des risques qui se multiplioient en raison du désordre et de l'anarchie. Des hommes habiles entrevirent qu'il y avoit un profit à faire, soit en recevant les fonds qu'un commerçant auroit à recouvrer ou leur déposeroit, et en se chargeant d'acquitter, à mesure qu'ils en auroient l'ordre, les sommes que ce déposant vouloit payer; soit en donnant au commerçant qui leur confioit son argent, des lettres adressées à leurs correspondans de la ville dans laquelle ce dernier se rendoit, pour lui faire toucher les fonds dont il auroit besoin. Ce fut l'origine de ce que nous appelons aujourd'hui les *lettres de change.*

Il est difficile de dire à quelle époque commencèrent, au moyen âge. ces négociations, dont on a vu, t. Ier, pages 39, 56 et 57, que les anciens ont eu connoissance, sans que jamais ils en aient tiré le parti dont elles étoient susceptibles. Comme la base principale et essentielle de ces négociations étoit la confiance, elles ne dûrent s'introduire en Europe qu'avec lenteur; et cette considération suffit peut-être pour prouver l'erreur de ceux qui ont cru que les Juifs chassés de France avoient inventé les lettres de change dans la vue de soustraire leurs biens à la confiscation.

Cette expulsion des Juifs a eu lieu à trois époques principales: en 640, sous le règne de Dagobert; en 1181, sous Philippe-Auguste; en 1316, sous Philippe-le-Long. Les lettres de change étoient évidemment connues en France et dans toute l'Europe à cette dernière époque; elles ne l'étoient pas encore au xe siècle. Ce n'est donc ni à leur première ni à leur dernière expulsion que les Juifs auroient pu les inventer; il faudroit se reporter

à la seconde [1]. Mais il est assez vraisemblable que déjà on les connoissoit en Italie [2]; et quand même on auroit quelque doute sur ce point, il n'y a aucune probabilité que les Juifs aient inventé les lettres de change pour se mettre à l'abri de la confiscation. Le contrat de change suppose une confiance presque aveugle dans la solvabilité et l'exactitude, tant de celui qui doit faire le paiement, que de celui qui donne l'ordre de payer; or quel crédit pouvoient présenter des hommes frappés de proscription et de confiscation de leurs biens? En supposant que ces proscrits eussent des amis, et des amis fidèles, entre les mains desquels ils auroient laissé de l'argent et des valeurs mobilières soustraites à la confiscation, quel homme de bon sens, dans les lieux où ils se retiroient, eût pris les lettres de change qu'ils auroient tirées sur leurs dépositaires de France, et en eût avancé la valeur, sans connoître parfaitement la solvabilité de ceux sur qui ces lettres étoient tirées?

Il n'est pas impossible que les besoins du commerce aient donné lieu à quelques opérations de change avant les croisades. Ces grandes entreprises, occasionant beaucoup d'envois ou de retours de fonds, en rendirent l'usage fréquent. Il est certain qu'elles étoient très-usitées au XIII.e siècle; le statut inédit d'Avignon de 1243 contient un paragraphe intitulé *De litteris cambii* [3]; on voit par des documens historiques, qu'en 1246 Innocent IV déposa à la banque de Venise une somme considérable pour la faire parvenir à un banquier de Francfort [4]; le chapitre XXVII du livre I.er du Statut de Marseille, daté de 1253, en offre des traces évidentes; une négociation de ce genre est attestée par un acte de 1256 relatif à l'Angleterre [5]; enfin une loi de Venise de 1272 désigne clairement les lettres de change [6].

Dès que le plus grand obstacle qui jusqu'alors s'étoit opposé à la circulation des capitaux, eut été levé par l'invention des lettres de change, ces opérations se multiplièrent, et les commerçans qui s'y livroient se transportèrent et s'établirent partout où ils trouvoient moyen d'exercer une industrie très-lucrative. On sent qu'à une époque où le titre, c'est-à-dire, le degré de

[1] C'est effectivement ce que suppose Montesquieu, *Esprit des lois*, liv. XXI, chap. XX.— [2] Weber, *Ricerche sull' origine e sulla natura dell contratto de cambio*, Venise, 1810, assure qu'on s'en servoit à Venise en 1171.— [3] Manuscr. de la Bibliothèque royale, ancien fonds, n.° 4656.— [4] Menken, *Script. rerum Germanic.* t. II, pag. 1735.— [5] Rymer, t. I.er, part. II, pag. 16.— [6] Marin, *Storia* &c., t. V, pag. 296.

finesse et la valeur intrinsèque de la plupart des monnoies étoient différens de leur valeur nominale, il étoit assez facile aux hommes adroits de tromper ceux qui l'étoient moins.

Ces négociations, comme toutes celles qui exigeoient de l'habileté et de grands capitaux, tombèrent d'abord, en France et dans les pays autres que l'Italie, entre les mains des Juifs, qui couvroient souvent sous le nom d'opérations de change, des usures criantes dont l'excès servoit de prétexte aux violences qu'on exerçoit contre eux.

Les Italiens, qui ne tardèrent pas à les leur enlever en les liant davantage aux intérêts des souverains, ne furent pas exempts des mêmes reproches; quelquefois injustes, parce qu'ils étoient adressés par des hommes qui confondoient les spéculations de change avec le prêt d'argent; quelquefois mérités, parce que, sous prétexte de change, ces banquiers commettoient des usures réelles dans les prêts qu'ils faisoient aux particuliers [1].

On ne remarquera peut-être pas sans quelque intérêt que, dès le commencement du XIII.e siècle, une opération qui semble de nos jours être le plus haut degré de raffinement dans l'esprit de spéculation, le jeu de hausse et de baisse, étoit connue. Une décrétale de 1213 constate qu'un grand nombre de commerçans s'y livroient à Gènes; et la décision donnée par le pape Alexandre III à l'archevêque qui le consultoit, distingue avec beaucoup de sagacité ce qu'il pouvoit y avoir de licite et ce qui étoit évidemment usuraire dans ces opérations [2].

L'invention des banques ne tarda pas à suivre le développement des opérations de change. On l'attribue à Venise, et l'on est généralement d'accord que la banque de cette ville fut fondée au XII.e siècle. Un commerce actif ne peut avoir lieu sans un grand mouvement de fonds, sans risques attachés à leur conservation, sans embarras pour le transport ou sans erreurs dans la numération des espèces, sans lenteurs ou sans difficultés pour en vérifier la sincérité. Les commerçans conçurent l'idée de remédier à ces inconvéniens. Ils se réunirent pour placer dans un dépôt commun une quantité convenue de monnoies dont le titre étoit le meilleur. Les droits de chacun à ce capital

[1] Du Cange, voc. *Caorsini*, *Longobardi*. — [2] Decretales Greg. IX, lib. v, tit. XIX, *De usuris*, cap. VI.

furent représentés par une inscription sur les registres de l'établissement, égale à la somme versée; chacun d'eux eut la faculté de disposer du montant de son inscription, en faisant mettre en compte au profit de ses créanciers les sommes qu'il auroit été obligé de leur payer manuellement, et ceux-ci à leur tour, devenus propriétaires de cette partie du fonds de la banque, usèrent du même droit.

Le capital de la banque restant invariable, tandis que les monnoies en circulation éprouvoient des altérations par l'usage, et même par l'effet des lois qui souvent en changeoient le titre et les rapports [1], l'argent de banque dut avoir plus de valeur que l'argent courant; les paiemens par des cessions et par des mises en compte de créances sur la banque, étant plus prompts et moins embarrassans que ceux qui s'opéroient par la numération des monnoies, acquirent plus de faveur. Un salaire modique, et inférieur à ce qu'il en auroit coûté pour transporter, compter et vérifier des espèces, fournissoit à l'établissement de quoi payer les frais de garde et d'administration.

Cette banque de Venise, dont il me suffit d'indiquer l'origine, et dont il n'entre point dans mon plan de suivre la marche, auroit pu donner l'idée d'établir d'autres banques dans lesquelles le fonds capital auroit été représenté par des billets faciles à transporter de main en main avec la même célérité que la monnoie; mais, à l'époque dont il s'agit, on n'étoit pas arrivé en Europe à un état qui rendît un tel établissement utile et même possible. La Chine étoit plus avancée dans la science du commerce. On a vu, page xxviij, que le papier y faisoit la fonction de monnoie; et peut-être, si l'on considère attentivement ce que les voyageurs nous apprennent à cet égard, ce papier, quoique émis par le gouvernement, n'étoit-il pas un papier-monnoie proprement dit, mais un papier de banque, puisque les billets n'étoient connus et ne circuloient que dans quelques villes [2].

On doit mettre encore au rang des obstacles qui s'opposoient aux progrès du commerce, et surtout du commerce maritime, l'usage qui s'étoit généralement introduit de confisquer les débris des navires naufragés, les marchandises que la tempête

[1] Hallam, *View of the state of Europe* &c., chap. IX, part. II, t. III, pag. 448 et suiv. — [2] M. Polo, lib. II, cap. XVIII, LIX, LXVI et LXVII.

portoit sur le rivage, et quelquefois même de réduire les personnes en captivité [1].

Le droit romain, qui contenoit sur cette matière un grand nombre de dispositions également conformes à la justice et à l'humanité, étoit partout tombé en désuétude; on voit, par la multiplicité des lois faites au XII.e siècle pour abroger cet usage barbare, combien il étoit général; et le grand nombre des priviléges particuliers que les souverains accordoient prouve que ces lois n'étoient pas observées.

Dès le VI.e siècle, le code des Visigoths avoit prononcé des peines contre quiconque pilloit les naufragés [2]; cependant l'usage de confisquer leurs effets et les débris de leurs navires existoit en 1068 dans la Catalogne, où le code visigothique étoit la loi commune, puisque le chapitre *Quoniam periniquum* de la coutume nommée *Usatici*, donnée à la ville de Barcelone par Raymond Bérenger, tendoit à abolir cette confiscation.

Les *Usatici* ne paroissent pas eux-mêmes avoir été exécutés sans restriction, puisque Jacques I.er en 1243 et Alphonse III en 1286 furent obligés d'en renouveler les dispositions [3].

A l'époque où le grand Théodoric régnoit sur une partie de l'Allemagne et de l'Italie, il avoit proclamé des principes conformes à ceux du droit romain [4]. Le concile de Latran avoit en 1079 frappé d'anathème ceux qui spolioient les naufragés, et dès 1172 une constitution impériale [5] contenoit la même règle. Sans doute ces lois ne furent point exécutées, puisqu'une nouvelle constitution impériale devint nécessaire en 1221 [6]. Cette loi tomba encore en désuétude; et dans tous les pays où elle auroit dû étendre sa puissance, le fisc ou les habitans du rivage continuèrent de s'approprier les effets naufragés [7].

Les constitutions du royaume de Sicile de 1231 avoient prononcé des peines contre ceux qui s'emparoient des effets jetés sur le rivage par la tempête, et ordonné que ces objets fussent rendus à leurs propriétaires [8]. On voit cependant qu'en 1270

[1] Albert. Stad. ad ann. 1112, pag. 103. Olaüs Magn. *Hist. gent. sept.* lib. XII, cap. XXIII. Guill. Malmesbur. *De gestis reg. Angl.* lib. II. — [2] Cod. Visigoth. lib. VII, tit. II, cap. XVIII. — [3] *Privilegia regni Valentiæ*, fol. 7, col. 1 et 2. Capmany, *Memorias* &c., t. II, pag. 53. — [4] Goldast, *Const. imp.* t. III, pag. 53, § 79. Cassiodor. *Variarum*, lib. IV, epist. 1. — [5] Canciani, *Barbarorum leges*, t. V, pag. 47. — [6] Constitutio Frederici II, § 9, ad. calc. Corp. juris. — [7] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 14, 15, 17, 18, 103. — [8] *Const. regni Siculi*, lib. I, tit. XXXIII, ap. Canciani, t. I.er, pag. 313.

p..

Charles d'Anjou, se fondant sur d'anciennes lois [1], exerça le droit de confiscation, même contre des navires croisés. Son infortuné compétiteur, Conradin, avoit en 1268 fait avec la république de Sienne un traité par lequel il renonçoit au droit de naufrage [2].

Les mêmes contradictions se présentent dans les législations des républiques d'Italie [3]. Un statut de Venise de 1232, connu sous le nom de *Promissio di malefici*, défendoit de s'emparer des biens des naufragés, à quelque nation qu'ils appartinssent, et punissoit ceux qui, les ayant recueillis, ne les rendroient pas dans les trois jours aux propriétaires. Cependant cette même république fit en 1268 avec S. Louis un traité pour l'abolition respective du droit de naufrage dans les deux états [4]; et même en 1434 les magistrats de Barcelone étoient encore obligés de négocier avec ceux de Venise pour obtenir la même faveur [5].

En France, la voix de la religion et la sagesse de S. Louis avoient essayé de mettre un terme à cette effroyable injustice [6]. Cependant une ordonnance de 1277 prouve que le roi exerçoit ce droit dans ses domaines, puisqu'il en affranchissoit spécialement quelques étrangers [7]. Il existoit au commencement du XII.e siècle dans le Ponthieu, sur les côtes septentrionales de la France [8], et il n'y fut aboli qu'en 1191 [9]. Cet abus subsistoit encore dans d'autres provinces en 1315; une ordonnance de cette date, monument fort curieux de législation [10] en ce qu'elle prescrivoit la promulgation et l'exécution dans ce royaume de la constitution impériale de 1221, assura de nouveau aux naufragés la protection royale.

Il y a quelque probabilité que la ville de Marseille ne toléroit point cette injustice dans le territoire soumis à ses magistrats. En 1219, elle fit avec le comte d'Empurias un traité par lequel ce prince renonçoit, en faveur des Marseillais, au droit de naufrage, moyennant quelques avantages qu'il recevoit en retour [11].

[1] Caffaro, *Ann. Gen.* ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col 551. Folietta, ap. Gronov. pag. 375 et 376. — [2] Rousset, *Supplément au Corps diplomatique*, t. II, part. 1, pag. 126. — [3] Lünig, *Codex Ital. diplom.* t. I.er, pag. 1053. — [4] Leibnitz, *Codex juris gentium dipl.* t. I.er, pag. 24. — [5] Capmany, *Memorias* &c., t. II, pag. 217. — [6] Voir t. I.er, pag. 316. — [7] *Recueil du Louvre*, t. IV, pag. 672. — [8] Eadmer, ap. *Historiens de France*, t. XI, pag. 192. — [9] Daire, *Hist. d'Amiens*, t. I.er, pag. 516 et 517. — [10] *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 610. D. Vaissette, *Hist. de Languedoc*, t. II, pag. 359. — [11] Papon, *Histoire de Provence*, t. II, pr. n. 41

Si l'usage de confisquer les effets des naufragés eût été en vigueur à Marseille, la remise auroit été réciproque, et, dans le fait, on n'en trouve point de traces dans les statuts de cette ville.

En Angleterre, Édouard le Confesseur avoit prononcé l'abolition du droit de naufrage dès le XI.e siècle [1]. Une bulle du pape Honorius de 1124 [2], une loi d'Henri I.er de 1139 [3], d'autres d'Henri II de 1174 [4] et de Richard I.er de 1190 [5], renouvelèrent ces dispositions; Alexandre II, qui régnoit au XIII.e siècle en Ecosse, promulgua une loi semblable [6]. Cependant, aux mêmes époques, les souverains de ces pays accordoient aux commerçans étrangers qu'ils vouloient favoriser, l'exemption de la confiscation pour naufrage, connue sous le nom de *vrec* [7].

Les constitutions impériales que j'ai déjà citées, et une loi spéciale pour l'Allemagne de 1195 [8], n'empêchèrent pas que la confiscation des effets naufragés ne subsistât dans ce pays, puisqu'un grand nombre d'actes du XIII.e siècle en font remise à plusieurs villes [9].

Elle avoit lieu sur les côtes maritimes de la basse Germanie, de la Frise et de la Hollande; mais, avec le temps, elle fut réduite à une perception sur la valeur des effets sauvés, attribuée au souverain pour l'indemniser des soins de conservation et de sauvetage [10]. Cependant, ou ces mesures équitables n'étoient pas généralement établies, ou elles n'étoient pas appliquées à tous les peuples, puisque des documens du XV.e siècle attestent que des priviléges ou des traités étoient encore nécessaires pour obtenir l'abolition de la confiscation [11].

Nonobstant les sages et humaines dispositions de plusieurs codes des états du Nord rédigés dès le X.e siècle, les traités nombreux par lesquels les villes de la Baltique et de la basse Germanie stipuloient l'abolition de la confiscation des effets naufragés, attestent l'existence de l'usage où l'on étoit de s'en emparer, soit au profit des habitans du rivage, soit au profit du fisc. Il est même assez remarquable que sur les côtes de la Prusse

[1] Wilkins, *Leges Angl. sax.* pag. 104.— [2] *Bullarium Roman.* t. I.er, pag. 33.— [3] Houard, *Anc. Lois des Français,* t. II, pag. 249.— [4] Rymer, t. I, part. I, pag. 12.— [5] Houard, *ubi suprà,* t. II, pag. 321. — [6] Houard, *Coutumes anglo-normandes,* t. II, pag. 595. — [7] Dreyer, *De inhumano jure* &c., pag. 263 *et seqq.* — [8] Lünig, *Reichs-archiv.* pars spec. cont. I, pag. 39. — [9] Schuback, *De jure littoris,* pag. 120, en cite plusieurs.— [10] Mieris, *Charter boeck* &c., t. I, pag. 305, art. 35 et 36; t. II, pag. 21. — [11] Dumont, *Corps diplomat.* t. III, part. II, pag. 28 et 222.

on s'imaginoit que ce droit barbare, étendu jusqu'au point de réduire les personnes en esclavage [1], étoit fondé sur la législation rhodienne [2]. Dans quelques pays, on avoit poussé l'abus jusqu'à feindre des naufrages sur terre, et à confisquer, par analogie, les objets qu'un accident atteignoit en voyage, comme ceux que frappoit la tempête [3].

Le droit n'étoit pas plus fixe et l'équité mieux respectée en Orient. Les Basiliques, qui en formoient la législation générale, protégeoient les naufragés; cependant les habitans du rivage étoient dans l'usage de s'emparer de leurs effets, et des sauvegardes impériales étoient nécessaires pour se mettre à l'abri de ce pillage [4]. Le chapitre XLVI de l'Assise inédite des bourgeois du royaume de Jérusalem, attribué au roi Amaury, qui monta sur le trône en 1194, n'apporta dans ce pays qu'un demi-remède à l'abus, en restreignant la confiscation à une partie du navire naufragé.

On doit être moins surpris de voir les musulmans user de ce droit envers les chrétiens, et réciproquement ceux-ci l'exercer contre les musulmans. C'étoit la conséquence de l'état d'hostilité entre ces peuples; des traités de 1265, 1282, 1283, 1285 et 1290 contiennent des stipulations [5] dont l'objet est de s'en faire la remise respective [6].

Un autre droit qui subsista en Europe bien plus long-temps que celui dont je viens de parler, et qui ne fut pas moins funeste au commerce, attribuoit au fisc la succession d'un étranger mort sans laisser d'héritiers sujets de l'état où il décédoit [7]. Les priviléges que les rois accordoient aux commerçans étrangers et les traités que faisoient entre elles les villes libres ou municipales, avoient presque toujours pour objet d'abolir ou de restreindre ces usages [8].

La piraterie étoit un fléau non moins redoutable. L'anarchie, qui pendant plusieurs siècles réduisit chacun à se faire justice, servit de prétexte aux guerres privées et colora les brigandages

[1] Cleffelius, *Antiq. German.* cap. X, § 4. — [2] *Preuszischen Lieferung*, t. I, pag. 766. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 192. — [3] Krantz, *Vandalia*, lib. VII, cap. LVIII. — [4] Voir t. I.er, pag. 177. — [5] Rousset, *Supplément au Corps diplomatique*, t. II, part. I, pag. 116. M. Reinaud, *Historiens arabes des croisades*, pag. 543, 552 et 564. — [6] On trouvera des détails sur cet objet, que mon plan ne me permet pas de traiter plus longuement, dans les ouvrages de Schuback, *De jure littoris*, et de Dreyer, *De inhumano jure naufragii*. — [7] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 14. — [8] Dreyer, *ubi suprà*, pag. 131 et 134.

de toute espèce, avoit cessé assez généralement sur terre au XII.e siècle. La nature des choses devoit la laisser subsister plus long-temps sur la mer. Il falloit de grands progrès dans la civilisation, et une sorte de convention entre tous les souverains, pour assurer la sécurité des navigateurs. Aux XII.e et XIII.e siècles, et même long-temps après, un vaisseau richement chargé n'étoit jamais à l'abri des attaques des pirates. Rarement on pouvoit obtenir justice des gouvernemens, qui tantôt redoutoient les coupables, tantôt étoient de connivence avec eux. L'absence d'une police régulière donnoit à ces brigands la facilité de trouver des asiles; des portions entières de pays étoient quelquefois occupées par eux, comme le sont encore les côtes barbaresques; et la nécessité de mettre fin à ces désordres avoit décidé plusieurs villes de la Méditerranée à former des coalitions [1], comme il s'en forma dans la Baltique pour atteindre le même but [2].

Les dangers que faisoient courir les voleurs de mer, en état d'hostilité avec toutes les nations, n'étoient pas les seuls auxquels fussent exposés les navigateurs. La guerre donnoit lieu à une espèce de piraterie qu'on a décorée du nom de *droit de course*, et que la civilisation moderne n'est point encore parvenue à faire abolir. Dans un temps où les gouvernemens n'entretenoient pas de forces maritimes permanentes, où les vaisseaux employés à leurs expéditions étoient requis, loués ou achetés pour le besoin du moment, il étoit assez naturel que, dès que la guerre se manifestoit, chaque état appelât ses sujets à son secours en les constituant auxiliaires de ses armées navales [3]. On en a vu plusieurs exemples dans le tableau des guerres des républiques d'Italie entre elles ou avec l'empire d'Orient; les luttes longues et sanglantes qui subsistoient presque sans interruption entre la France et l'Angleterre, en fournissent de nombreux. C'est ainsi que Henri III, regardant la perte de sa flotte, battue par celle du roi de France, comme irréparable, ordonna aux gardiens des cinq ports d'engager leurs habitans à armer en course contre le commerce français. Ces armateurs se livrèrent à des excès qui ne tardèrent pas à être réprimés par les ordres que

[1] Traité entre plusieurs villes, cité par M. Raumer, *Geschichte der Hohenstaufen und irher Zeit*, t. V, pag. 406. — [2] Dipl. ann. 1241, ap. Arndt, *Liefland Chron.* t. II, pag. 42. — [3] Du Cange, voc. *Marcha*.



S. Louis, à son tour, donna aux armateurs de Bretagne et de Normandie d'en tirer vengeance [1].

A l'exemple des petits états d'Italie, les villes maritimes de France, d'Angleterre, de Flandre, soutenoient souvent leurs querelles par des courses, avant que leurs souverains se fussent fait des déclarations de guerre; et même il n'étoit pas rare que ces hostilités eussent lieu entre des villes soumises au même souverain. C'est ainsi qu'en 1254 les marins de Winchesley attaquèrent une galère d'Yarmouth [2].

La paix ou les trèves ne mettoient pas toujours fin à cette piraterie, dont les déclarations de guerre avoient été l'occasion.

En 1242, les sujets du duc de Bretagne continuèrent d'armer en course contre les Anglais, avec lesquels leur souverain venoit de conclure une trève, et S. Louis fut obligé d'interposer son autorité pour contraindre le duc à réprimer l'avidité des armateurs bretons [3]. A la suite de la guerre entre le même roi et Henri III, les corsaires anglais profitèrent des troubles de leur patrie pour exercer d'affreux brigandages; ils s'emparoient des navires de toutes les nations et en précipitoient les équipages dans la mer; ils allèrent jusqu'à armer une flotte pour soutenir les barons révoltés contre le roi, et, sous les ordres de Simon de Montfort, ils brûlèrent la ville de Portsmouth [4].

L'esprit de destruction se porta quelquefois à des excès plus odieux. On vit des puissances en guerre contre d'autres appeler à leur secours tous les brigands qui désoloient les mers, et leur offrir des asiles pour vendre en liberté le fruit de leurs déprédations. Ce fut une mesure de ce genre, prise par les villes du Mecklenbourg dans leur guerre contre le Danemarck, qui donna lieu à la célèbre société des pirates *Vitalliens*, contre lesquels les villes anséatiques et les princes voisins de la Baltique furent obligés, dans la suite, d'employer toutes leurs forces [5].

Lorsque les griefs d'un état contre un autre n'étoient pas de nature à faire éclater la guerre, on avoit recours à un autre droit qui n'étoit encore qu'un genre de guerre privée. Celui

[1] Matthieu Paris, ad. ann. 1242. — [2] Matthieu Paris, ad ann. 1254. — [3] D. Morice, *Hist. de Bretagne*, t. I, pag. 179. — [4] Matthieu Paris, ad ann. 1264. — [5] Krantz, *Vandalia*, lib. x, n. 6. Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, pag. 131 et 132. Kuricke, *Comm. ad jus Hanseaticum*, tit. III, art. 12.

qui se prétendoit lésé par un habitant d'un autre pays obtenoit des magistrats dont il étoit sujet l'autorisation de saisir partout où il pourroit des propriétés appartenant à l'un des sujets de l'état auquel l'agresseur appartenoit [1]. La plupart des statuts municipaux des XIIe et XIIIe siècles attestent cet usage [2]. Des traités fixoient souvent un délai pour faire droit aux réclamations, afin de prévenir de trop promptes représailles [3].

Dans quelques pays on avoit poussé les conséquences de ce principe jusqu'à rendre tous les commerçans d'un état solidaires de la dette de leurs compatriotes [4].

Il seroit presque inutile de faire observer que l'effet d'une déclaration de guerre étoit de frapper de confiscation tout ce que possédoient les sujets de la puissance ennemie, si ce n'étoit pour ajouter que Marseille donna la première l'exemple de l'abolition de cette injustice [5].

Au milieu de ce désordre, il s'introduisit une sorte de droit public. On avoit des ennemis; on cherchoit à leur nuire en s'emparant de leurs propriétés : on avoit des amis; on reconnut qu'il falloit protéger leur navigation : des puissances étoient neutres; un acte d'hostilité pouvant les rendre ennemies, leurs navires devoient être respectés. Mais l'amour du gain portoit quelquefois les neutres et même les amis à se charger des marchandises que les sujets d'une des puissances belligérantes craignoient d'exposer à la prise. Souvent aussi des sujets d'une puissance amie ou neutre chargeoient leurs marchandises sur les navires d'une puissance belligérante. Pour concilier le droit de la guerre contre l'ennemi avec le respect dû aux amis et aux neutres, on adopta assez généralement la règle que le navire ennemi ne donnoit pas lieu à la prise des marchandises amies ou neutres qui s'y trouvoient, et réciproquement, que la marchandise ennemie étoit de bonne prise quoiqu'elle fût trouvée sur un navire ami [6]. On ne voit pas que ce système, dont le droit de visite, objet de tant de discussions modernes,

[1] Carta ann. 1152, ap. du Cange, voc. *Marcha.* Ordonnance de 1313, *Recueil du Louvre,* t. I, pag. 516. Murat. *Antiq. Ital. medii ævi,* t. IV, col. 742 *et seqq.* — [2] Rymer, t. II, part. III, pag. 100 et 101. *Stat. Massil.* lib. II, cap. XXX. Voir du Cange, voc. *Repræssaliæ, Reprensaliæ, Repreyssaliæ.*— [3] Traités de 1179, 1198 et 1212, ap. Papon, *Hist. de Provence,* t. II, pr. 23, 31 et 37.— [4] Rymer, t. I, part. II, pag. 106. Klose, *Documenterte Geschichte und Beschreibung von Breslau,* t. II, part. II, pag. 351 et 353. — [5] *Stat. Massil.* lib. V, cap. XXXV.— [6] *Consolat de mar,* cap. 276 [CCXXI de mon édition]. Voir ce chapitre, page 303 de ce volume, et la note qui s'y réfère.

étoit une conséquence évidente, ait éprouvé de contradictions pendant les XIIe et XIIIe siècles. Un exemple fort remarquable prouve même que ce principe étoit reconnu par les souverains mahométans lorsqu'ils étoient en paix avec les chrétiens. En 1164, les Pisans, qui faisoient la guerre aux Génois, prirent sur un navire sarrasin un chargement d'alun, qu'ils prétendoient appartenir à leurs ennemis; le sultan d'Égypte réclama, non contre la violation de son pavillon, mais en déclarant que l'alun n'étoit point une propriété génoise, et qu'il appartenoit à l'un de ses sujets. Pise reconnut la vérité du fait et donna la satisfaction demandée [1].

Les pertes causées par les naufrages auxquels donnoit lieu l'inexpérience des pilotes, et par les prises des pirates ou des belligérans, étoient trop fréquentes pour que les navigateurs et les commerçans ne dussent pas chercher à y remédier. L'ancien usage de voyager de conserve [2] pour se procurer des secours mutuels étoit pratiqué dès le VIe siècle [3]; toutes les législations du moyen âge le constatent : mais il pouvoit prévenir quelques malheurs, il ne réparoit pas ceux qu'on n'avoit pas réussi à éviter. Le desir d'atteindre ce but donna lieu aux conventions par lesquelles les propriétaires et les divers chargeurs d'un navire consentoient à réparer, au moyen d'une contribution, le montant des pertes que l'un d'eux éprouveroit par l'effet de naufrages ou de prises. La compilation connue sous le nom de *Droit naval des Rhodiens* [4], le droit maritime de Trani et de Venise [5], monumens qui appartiennent aux XIe, XIIe et XIIIe siècles, le Consulat de la mer, qui, même en le supposant moins ancien, reproduit des usages antérieurs, attestent ce genre de contribution, qui étoit dans le fait une véritable assurance mutuelle. Mais il y avoit loin de cette combinaison étroite, limitée à des intérêts locaux et de nature à n'intervenir qu'entre des hommes intéressés dans la même expédition maritime, à celle par laquelle de hardis spéculateurs, soumettant à leurs prévisions toute sorte de risques, depuis l'inconstance des saisons et la fureur des flots jusqu'aux chances de la politique et aux hasards de la guerre, offriroient aux navigateurs la réparation entière de leurs pertes en échange d'une foible rétribution qui porte le nom

[1] Documens cités par Fanucci, t. II, pag. 80 et suiv. — [2] Voir t. Ier, pag. 60. — [3] Greg. Turon. *Hist.* lib. VIII, cap. XXXV. — [4] Voir t. I, page 222. — [5] Voir t. I, pag. 141.

de *prime*. L'expérience et l'extension du crédit pouvoient seules amener cette grande amélioration; rien ne constate qu'elle ait été essayée dans les deux siècles dont je m'occupe en ce moment : l'idée des assurances mutuelles est la seule qu'on trouve d'une manière incontestable, non-seulement dans les lois que je viens de citer, mais dans un code islandais du XII.e siècle, qui avoit établi cette règle pour les incendies et les pertes de bestiaux[1] : c'étoit un grand pas; c'étoit l'aurore de l'assurance à prime, et l'on ne peut méconnoître les avantages qui en sont résultés jusqu'au moment où ce dernier contrat, si étonnant dans sa théorie et ses effets, devoit faire disparoître et presque oublier, dans le commerce maritime, celui qui en étoit le précurseur.

Lorsqu'on juge les temps passés par une comparaison avec les temps modernes, on est surpris que des hommes aussi peu civilisés que l'étoient nos ancêtres aux XII.e et XIII.e siècles aient pu surmonter tant d'obstacles. L'activité et la multitude des personnes qui cherchoient à s'enrichir par le commerce en triomphèrent, parce qu'il n'est rien que l'espoir du gain ne rende possible.

Dans le fait, les bénéfices commerciaux étoient immenses; et sans rappeler ce que j'ai déjà dit à ce sujet, il suffit d'indiquer combien étoit élevé le taux d'intérêt de l'argent.

Sans doute, dans quelques pays où l'esprit commercial n'étoit pas assez developpé pour que les négocians songeassent à employer les capitaux d'autrui à l'extension de leurs spéculations, ce taux énorme ne prouveroit rien; il prouveroit plutôt le manque de numéraire ou de crédit. On pourroit croire que les prêteurs, qui n'avoient affaire qu'à des gens mal-aisés, se récupéroient, par un gros intérêt, de leurs chances de pertes. Mais, dans les villes d'Italie où les commerçans connurent de bonne heure tous les avantages qu'il pouvoit y avoir pour eux à emprunter les fonds que les capitalistes n'étoient pas à portée d'appliquer eux-mêmes à des spéculations, ce taux étoit en proportion du bénéfice que l'emprunteur faisoit avec l'argent qu'on lui prêtoit; et ce taux étoit considérable, puisqu'il s'éleva souvent à vingt et même à trente pour cent[2].

[1] Grágás, *Kaupa-Balkr,* cap. XLVIII et XLIX. — [2] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi,* t. I.er, col. 888 *et seqq.* Hallam, *View of the state of Europe* &c. ch. IX, part. II, t. III, pag. 402.

A mesure que les différens états modifioient la barbarie des anciens usages, le besoin de perfectionner leur législation se faisoit sentir; et à cet égard les XII.e et XIII.e siècles sont remarquables par les progrès et le perfectionnement du droit maritime.

Il n'est pas une des coutumes, un des codes de cette époque, trop peu connue sous les rapports de la législation civile, qui n'offre des titres quelquefois même très-étendus sur les négociations dont se compose le commerce en général, et principalement sur le change et le commerce maritime.

Dès l'année 1063, la ville de Trani, voisine d'Amalfi, avoit fait à ce sujet une loi dont nous possédons, sinon le texte, du moins une très-ancienne traduction italienne; on peut croire, même avec quelque vraisemblance, que cette loi est un reste du code désigné par un grand nombre d'écrivains sous le nom de *table amalfitaine* [1]. Pise s'étoit occupée du droit maritime dans son statut civil de 1160 et dans un autre de 1225; quelques articles du statut criminel de Venise de 1232 font présumer qu'avant cette époque on y avoit rédigé des lois maritimes: mais la plus ancienne que nous possédions est le *Capitulare nauticum* de 1255. Marseille avoit certainement aussi des lois sur le même objet avant la rédaction de son statut définitif de 1254, qui en traite avec une grande étendue; la plupart des chapitres annoncent qu'ils maintiennent, qu'ils corrigent, qu'ils augmentent. La coutume de Valence, de 1250, contient aussi plusieurs dispositions sur cette matière. Jacques I.er, auteur de cette coutume, promulgua une loi maritime pour Barcelone en 1258; Alphonse X y consacra plusieurs titres de son code célèbre appelé *Partidas*, publié en 1266.

Les Rôles d'Oléron, rédigés probablement avant le XII.e siècle [2], régissoient le commerce des côtes occidentales de la France, et passèrent en Flandre et en Angleterre, où l'on fit en 1285 une loi sur le jet et la contribution aux avaries [3]. Quelques règles importantes sur la même matière se trouvent dans les anciens codes de Lubeck de 1158 et de 1200. Hambourg avoit rédigé des articles de droit maritime en 1276, augmentés en 1292, et qu'adoptèrent plusieurs villes de la Baltique. Dans le

[1] Voir t. I.er, pag. 142 et suiv. — [2] Voir t. I.er, pag. 300 et suiv. — [3] Rymer, t. I, part. II, pag. 240.

nord de l'Europe, tous les statuts rédigés et les codes promulgués aux XII.e et XIII.e siècles, dont plusieurs sont encore inédits, contiennent de nombreuses dispositions relatives au même objet.

Les croisés eux-mêmes, dans un corps de lois rédigé pour le royaume éphémère de Jérusalem, ne négligèrent pas d'y traiter du droit maritime [1].

Les Basiliques, dont le livre LIII avoit réuni tout ce que le corps de droit de Justinien contenoit sur cette matière, et peut-être la compilation vulgairement appelée *Droit naval des Rhodiens*, dont on ignore l'époque de rédaction, mais qui certainement existoit en 1167, puisqu'un des manuscrits porte cette date, régloient les négociations maritimes dans l'empire d'Orient [2].

On peut aussi, avec quelque vraisemblance, attribuer à l'époque dont je m'occupe, la rédaction d'une compilation fort étendue, généralement connue sous le nom de *Consulat de la mer*, qui forma bientôt une sorte de droit commun [3].

Partout où la législation locale ne s'en étoit pas occupée, les usages des pays voisins, et surtout, à compter de la fin du XII.e siècle, les Pandectes de Justinien, servirent à régir les négociations maritimes.

La nécessité de confier le jugement des contestations commerciales à des hommes expérimentés en cette matière, étoit connue des anciens, comme je l'ai dit, t. I.er, page 50. On a vu ci-dessus, page xxxviij, que les Chinois avoient une semblable institution dès le IX.e siècle, et peut-être même plus tôt. Le besoin en fut encore plus évident en Europe, où l'on sentit combien il étoit important de soustraire les affaires de commerce aux épreuves et aux combats judiciaires introduits presque partout pour la décision des contestations. Ces causes donnèrent lieu à l'institution de magistrats spéciaux, sous le nom de *consuls de marchands, consuls de mer, cour de mer,* et autres qualifications analogues. Il en existoit à Trani en 1063, puisque le statut maritime de cette date a été rédigé par les consuls de mer. Roger, roi de Sicile, en établit à Messine en 1129 [4]. Il seroit trop long d'énumérer les villes dans lesquelles ces institutions eurent lieu dans la suite [5].

[1] Voir t. I.er, pag. 261 et suiv. — [2] Voir t. I.er, pag. 155 et suiv., pag. 209 et suiv. — [3] Voir pag. 51 et suiv. de ce volume. — [4] Baluze, *Miscellanea,* t. VI, pag. 188. — [5] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi,* t. II, col. 9 et 10.



C'est aussi pendant cette époque qu'on voit se perfectionner l'institution des consuls en pays étranger; la nécessité en fut la cause, comme elle est celle de la plupart des établissemens humains [1].

On a vu, t. I.er, pages 21 et 52, que les Grecs jouissoient de cette faveur en Égypte. Le système politique des Romains ne permit point que cette institution subsistât pendant leur domination sur la plus grande partie du monde alors connu; tous les peuples étoient, ou leurs sujets, ou leurs ennemis. Mais à la chute de l'empire d'Occident, dès le VI.e siècle, le code des Visigoths, l'un des monumens de législation les plus remarquables du moyen âge, assura aux commerçans étrangers la faveur d'être jugés par des délégués de leur nation [2]. Les Vénitiens obtinrent une faveur semblable dans l'empire grec par un diplôme de 991, confirmé en 996 et en 1086 [3].

D'après ce que j'ai dit, t. I.er, page lxvj, il est vraisemblable que les Français jouissoient de ces avantages en Palestine, par l'effet des concessions qu'Aroun-al-Raschid avoit faites à Charlemagne; cet usage devint général au XII.e siècle.

Un passage de Khalil Dhahéri, que le savant M. Silvestre de Sacy a traduit dans sa Chrestomathie arabe, t. II, page 40, nous apprend que les Mahométans considéroient les consuls comme des sortes d'otages pris parmi les personnes les plus considérables d'une nation, et en quelque sorte garans de tout ce que faisoient leurs compatriotes.

Le statut de Marseille est le monument de législation qui contient le plus de détails à ce sujet [4]. La juridiction des consuls varioit suivant les traités : dans plusieurs pays, ils ne connoissoient que des contestations civiles entre leurs nationaux; dans quelques autres, ils prononçoient même sur les affaires criminelles, sauf certains cas réservés à la juridiction locale. Par une exception remarquable, les Vénitiens obtinrent dans l'empire grec que la juridiction civile de leurs consuls s'étendît même sur les habitans du pays, lorsqu'ils seroient demandeurs contre un Vénitien; mais la force avoit arraché cette conces-

[1] M. Pouqueville, mon confrère à l'Académie des inscriptions, a lu en l'année 1827 un travail sur cet objet, qui n'est pas encore imprimé dans les Mémoires; ce qui m'a privé de l'avantage d'y puiser des lumières. — [2] Cod. Visigoth. lib. XI, tit. III, cap. II. — [3] Marin, t. II, pag. 310; t. III, pag. 191 et 194; t. IV, pag. 88. Fanucci, t. I, pag. 120. — [4] *Statut. Massil.* lib. I, cap. XVIII et XIX.

sion, qui ne fut point accordée aux autres peuples admis à faire le commerce dans cet empire [1].

Cet établissement des consuls ne fut pas limité à l'empire grec et aux pays mahométans; au XIII.e siècle, et peut-être avant, les villes d'Italie furent autorisées à en entretenir en France [2]: Marseille en avoit en Savoie [3]; Arles, à Gènes [4]. On sait que la base principale de la célèbre confédération anséatique fut l'indépendance absolue de ses membres, de toute juridiction territoriale dans les pays où ils faisoient le commerce: ce principe étoit antérieur à la formation de la ligue; j'ai dit, page lxxxix, que, dès 1163, la ville de Lubeck jouissoit de ce privilége à Wisby, et avoit obtenu la faculté de le communiquer à d'autres villes.

Il n'est pas possible de douter de l'existence des sociétés que les commerçans faisoient entre eux. Ce genre de convention, sur lequel on trouve, pour ce qui est relatif au droit maritime, des règles dans les plus anciens statuts des villes commerçantes du Midi et du Nord [5], tient tellement à la nature des choses, que les preuves qu'on en rencontre dans quelques historiens ne mériteroient pas d'être citées, à moins que ce ne fût pour montrer jusqu'à quel point l'esprit de spéculation les avoit déjà portées [6].

Mais une société commerciale, constituée dans un état comme une sorte d'état indépendant, faisant des conquêtes, ayant une armée particulière, est un de ces phénomènes, pour l'époque dont je m'occupe, qu'il n'est pas permis de passer sous silence. Telle fut à Pise la société dite des *Umili*. Elle donna de puissans secours aux princes d'Antioche en 1188; elle en obtint des priviléges spéciaux, non pour tous les navigateurs de Pise, comme ceux que les magistrats de cette ville avoient obtenus des souverains de la Palestine, mais en son nom et avec la qualification spéciale de compagnie des *Umili* [7].

On voit aussi des preuves que le commerce connoissoit

[1] Marin, *Storia* &c., t. I, pag. 181. — [2] Ordonnance de 1277, *Recueil du Louvre*, t. IV, pag. 669. — [3] Traité de 1226, ap. Menestrier, *Hist. de Lyon*, pag. 538. — [4] Traités de 1232 et de 1237, ap. Papon, *Hist. de Provence*, t. II, pag. 51. — [5] Voir, entre autres, le Statut de Marseille, lib. III, cap. XIX *et seqq.*; le Consulat de la mer, chap. 210 [CLXV de mon édition]; l'article 21 du droit maritime des lois de Berghen et de Drontheim, et l'article 22 du droit maritime du *Jonsbog* d'Islande. — [6] *Notices des manuscrits de la bibl. du Roi*, t. VI, pag. 216 et 217. — [7] Murat. *Antiq. Ital. medii ævi*, t. II, col. 910 *et seqq.*



l'espèce de société que nous appelons aujourd'hui *commandite*, dans laquelle le bailleur de fonds ne court point de risques au-delà de son capital, quelles que soient en résultat les pertes sociales, tout en conservant la chance de prendre part à la totalité des bénéfices. Une ordonnance de 1315 prouve que les Italiens avoient des sociétés de cette sorte en France, et le roi déclare qu'on ne pourra y voir d'opération usuraire [1].

Les codes, les statuts, les coutumes écrites qui appartiennent aux XII.e et XIII.e siècles, présentent quelques indications des mesures destinées à prévenir la communication de la lèpre, triste héritage que les croisades léguèrent pour plusieurs siècles à l'Europe. Des maisons isolées, éloignées des villes et même de toute habitation, recevoient les lépreux qu'on obligeoit à s'y retirer, et dont la présence dans les villes étoit punie sévèrement [2]. Mais on ne trouve point dans ces documens de mesures spéciales et permanentes contre l'introduction de la peste dite du Levant. Elle avoit cependant exercé quelquefois ses ravages en Europe; Grégoire de Tours atteste qu'au milieu du VI.e siècle [3] elle avoit été apportée à Marseille par un navire espagnol. Aussi voyons-nous par un document relatif au X.e siècle, que lorsqu'une maladie contagieuse régnoit dans une ville, on faisoit subir à ceux qui arrivoient une épreuve de *quarantaine* [4], expression conservée jusqu'à nos jours dans le langage des lois sanitaires. Il est probable que ces précautions, usitées avant les croisades, continuèrent d'être prises lorsque la multiplication des relations avec le Levant accrut nécessairement les occasions d'introduction de la peste; mais ce n'est que dans les XV.e et XVI.e siècles qu'on trouve des règles précises et écrites sur cet objet [5].

Cette époque est aussi celle de la découverte de la boussole, sans laquelle il eût été impossible à la navigation de faire les étonnans progrès dont nous sommes témoins.

Il en est de cette importante découverte comme de l'introduction des lettres de change : on n'est d'accord ni sur le lieu ni sur le temps de l'invention. On doit cependant moins s'étonner qu'il y ait de l'incertitude relativement aux lettres de change.

[1] Ordonnance de 1315, *Recueil du Louvre*, t. I.er, pag. 585. — [2] *Stat. Massil.* lib. v, cap. xv. — [3] Greg. Turon. lib. IX, cap. XXII. — [4] *Vita S. Bened. Albeng.* ap. Bolland. 12 febr. pag. 629. — [5] Beckman, *Beytrage zur Geschichte der Erfindungen*, t. II, pag. 573 et suiv.

L'usage qu'on en a fait dans le commerce n'étoit pas, à proprement parler, une découverte. Il ne fut que le perfectionnement de contrats dont les principes appartenoient au droit commun, et qui, par leur application au commerce, prenoient un caractère d'utilité spéciale. Qu'un commerçant plus instruit et plus habile qu'un autre ait conçu l'idée d'épargner les frais du transport de l'argent par une opération du genre de celles que nous appelons *lettres de change*, il a pu faire assez long-temps usage de ce mode de négociation, sans qu'un tel procédé ait acquis une publicité capable de fixer l'attention générale.

Mais la découverte de la propriété qu'une aiguille aimantée a de se diriger vers le pôle, et l'application de cette découverte à la navigation, n'étoient pas simplement un perfectionnement des connoissances anciennes sur la vertu attractive de l'aimant; c'étoit un fait nouveau, indépendant de ceux qui avoient pu déjà être constatés. Ce fait a dû évidemment frapper la curiosité; son application à la navigation n'a pu être un secret long-temps gardé.

Rien ne prouve que les anciens aient connu la boussole [1], quoiqu'on ait essayé de leur attribuer cette invention [2]. Les écrivains de la Grèce et de Rome attestent que l'observation des étoiles étoit le seul moyen de direction dont leurs pilotes fissent usage.

Aux premiers siècles du moyen âge, on voit l'aimant jouer un grand rôle dans les opérations magiques et dans la médecine; mais, jusqu'aux croisades, on ne trouve en Europe aucune trace de son emploi dans la navigation.

Vossius avoit attribué aux Chinois l'invention de la boussole nautique [3], et son opinion, combattue par Kircher [4], a été renouvelée par Trombelli [5] et Hager [6]. Suivant l'opinion de ce dernier, l'Europe en auroit dû la connoissance au voyageur Marc-Paul. Mais il est de fait que des écrivains bien antérieurs au temps où Marc-Paul a voyagé en Chine, attestent qu'on se servoit

[1] Falconet, *Dissertation historique et critique sur ce que les anciens ont cru de l'aimant*, Mém. de l'Acad. des inscript. t. IV, pag. 613. — [2] Fullerus, *Miscellanea*, lib. IV, cap. XIX. Collina, *in Comm. acad. Bonon.* t. II, part. II, pag. 372. — [3] *De artium et scientiarum natura*, lib. III, cap. XLVIII, § 6. — [4] Kircher, *Magnes*, lib. I, part. I, cap. VI. — [5] *Comm. acad. Bonon.* t. II, part. III, pag. 333. — [6] *Memoria sulla bussola orientale, letta a l'università di Pavia*, 1809.

de la boussole en Europe [1]. Ainsi, sans qu'il soit besoin d'entrer, à l'égard des Chinois, dans une discussion qui m'éloigneroit trop de mon sujet [2], on ne peut dire avec fondement que la connoissance de la boussole ait été apportée de la Chine par Marc-Paul.

Tiraboschi et Andrès ont attribué cette invention aux Arabes [3]. Leur opinion avoit, à l'avance, été combattue par Renaudot dans une dissertation à la suite de la traduction du voyage de deux Arabes au IX.e siècle [4]. On ne trouve en effet aucune mention de la boussole dans les écrits des Arabes qui ont parlé de la navigation; je dois même ajouter qu'un de ceux sur lesquels Andrès s'est appuyé avec le plus de confiance n'a pour objet que la connoissance de la situation du lever et du coucher des astres [5]. Un passage de Pachymère, qui écrivoit dans le XIII.e siècle, laisse entendre, il est vrai, que les Arabes dans leurs caravanes se servoient d'une espèce de boussole pour traverser les déserts [6]; mais, outre que ce passage n'a rien de positif, il se réfère à un temps où la boussole étoit généralement en usage.

Plusieurs peuples de l'Europe se disputent aussi l'honneur de l'invention. Les Allemands, les Italiens, les Français, l'ont successivement revendiqué. Les argumens employés en faveur des Allemands sont si futiles, qu'il n'est pas même nécessaire d'y répondre [7]. De plus spécieux militent en faveur des Italiens [8]; mais le nom et la date de la naissance du citoyen d'Amalfi auquel on attribue cette invention, semblent prouver que tout au plus il en auroit perfectionné les procédés. On est généralement d'accord qu'il est né en 1300 : or des écrivains antérieurs de plus de cent ans attestent qu'on se servoit de l'aimant pour connoître le pôle septentrional et guider les navires.

Il faut avouer qu'il n'existe pas de preuves plus positives en faveur des Français. La considération, que les plus anciennes boussoles connues portent une fleur de lis, quoique présentée

[1] Jacob. Vitriac. *Historia Hierosol.* cap. XLIX. Vinc. Bellov. *Specul. doctr.* lib. XVII, cap. CXXXIV.— [2] Voir M. Abel-Rémusat, *Nouveaux Mémoires de l'Académie des inscriptions*, t. VII, pag. 416 et 418. — [3] Tiraboschi, *Storia della literatura italiana*, t. IV, lib. II, § 35. Andres, *Origine è progressi d'ogni literatura*, t. I, pag. 248; t. IV, pag. 234. — [4] Renaudot, *Anc. Relat.* pag. 287.— [5] Casiri, *Bibl. arabico-hispanica Escurialensis*, t. I, pag. 462. — [6] Pachymère, *De rebus Turcicis*, lib. III.— [7] Gorop. Becan. *Hispanica*, lib. III, pag. 29. — [8] Grimaldi, *Acta acad. Corton.* t. III, pag. 195.

par les savans bénédictins auteurs de l'Histoire littéraire de la France [1], n'est point assez décisive. Il en est de même de ce que les premiers ouvrages dans lesquels on parle de l'usage de la boussole ont été composés en France. Ces ouvrages attestent que la boussole y étoit connue lorsqu'ils ont été publiés, mais rien de plus.

Il en est donc de cette découverte comme de beaucoup d'autres; le nom et la patrie de l'inventeur sont encore inconnus. Le seul point important à vérifier est l'époque à laquelle a commencé en Europe l'usage de cet instrument. Des trois auteurs français qui en ont parlé, le plus ancien est probablement celui de l'écrit appelé *Bible Guyot.* Mais les opinions ne sont pas encore bien fixées sur le nom de cet auteur, et cette diversité a quelque influence sur la question. Si l'ouvrage dans lequel on trouve une mention très-expresse de la boussole et de son emploi habituel, appartient à Guyot de Provins, il vivoit à la fin du XII.e siècle; s'il est de Hugues de Bercy, il appartient à la première moitié du XIII.e siècle [2].

Ce qu'il y a d'incontestable, au reste, c'est qu'on doit attribuer l'emploi de la boussole, dans les expéditions maritimes, à l'époque des XII.e et XIII.e siècles, dont je termine le tableau.

[1] Tome IX, disc. prélim. pag. 199. — [2] Caylus, *Notice de deux ouvrages qui portent le nom de Bible,* &c. Mém. de l'Acad. des inscript. t. XXI, pag. 191 et suiv.

COLLECTION

DE

LOIS MARITIMES

ANTÉRIEURES AU XVIII.ᵉ SIÈCLE.

CHAPITRE XII.

Compilation connue sous le nom de Consulat de la mer.

La compilation qui porte le nom de *Consulat de la mer* est trop connue et trop célèbre pour qu'il soit nécessaire de répéter les témoignages de tous les écrivains qui ont eu occasion d'en parler (1). Ils n'ont pas cru qu'il y eût une expression trop forte pour peindre l'admiration que leur inspiroit cet ouvrage, et pour faire connoître l'autorité qu'il a obtenue dans tous les pays maritimes (2).

Mais le caractère de ce document, sa date et le lieu de sa composition sont incertains; le nom de son auteur est inconnu.

Je vais rendre compte des diverses opinions; je les discuterai, et je présenterai, avec toute la réserve qui convient lorsqu'on n'a que des conjectures à offrir, le sentiment qui me paroît le plus probable.

Il faut, avant tout, faire connoître en quoi consiste la compilation dont j'ai à parler.

Les éditions du Consulat qui existent, ou du moins celles que j'ai été à portée de consulter, commencent par une série de quarante-deux chapitres relatifs à l'élection des juges-consuls de Valence et à la procédure devant eux.

Cette série de chapitres, qu'on peut considérer comme un véritable code

(1) Il seroit trop long de les citer. J'aurai occasion, dans le cours de ce chapitre, de faire connoître leurs opinions sur le lieu et l'époque de la rédaction du Consulat, opinions qui sont aussi variées que leurs éloges sont unanimes.

(2) Hubner, *De la saisie des bâtimens neutres*, disc. prél. page xj, est le seul, à ma connoissance, qui ait parlé avec dédain de cet ouvrage. Émérigon, dans la préface de son *Traité des assurances*, page vij, a très-bien indiqué la cause de l'humeur et de l'injustice de cet écrivain. Sans doute, le Consulat est une compilation faite sans goût et sans ordre; mais il est impossible de méconnoître la sagesse de presque toutes ses dispositions, qui sont devenues la base des lois maritimes actuelles de l'Europe.

de procédure en matière maritime, a été rédigée pour la ville de Valence, à laquelle le roi Pierre III avoit accordé une juridiction spéciale pour le commerce maritime en 1283 (1). La date de la rédaction de ces chapitres est inconnue; mais elle est certainement postérieure au privilége, puisque les I.er, III.e, X.e, XIII.e et XV.e chapitres s'y réfèrent.

A la suite de ces quarante-deux chapitres se trouve, sous le n. XLIII, un statut fait pour l'île de Majorque, relatif au serment que doivent prêter les avocats chargés de plaider des causes devant les tribunaux de cette île. Ce statut, fait par Jacques I.er, mort en 1275, est évidemment antérieur à l'introduction de la procédure consulaire de Valence dans l'île de Majorque, introduction qui n'a eu lieu qu'en 1343 par un privilége de Pierre IV.

Ce chapitre est suivi d'un autre numéroté XLIV, relatif au calcul des portées des navires expédiés d'Alexandrie.

A la suite de ces pièces se trouve le Consulat véritable, dont le premier chapitre porte le n. XLVI. Les éditions imprimées ne présentent point de chapitre XLV : mais le manuscrit de la bibliothèque royale, dont j'aurai bientôt à parler, contient deux chapitres relatifs aux portées des navires; ce qui précisément rempliroit la lacune (2).

On a cru pendant quelque temps que ces chapitres faisoient partie du Consulat (3); mais cette opinion est aujourd'hui abandonnée, et en effet la seule inspection de toutes les éditions suffit pour la détruire : le chapitre numéroté XLVI dans ces éditions, qui forme, selon moi, le I.er du Consulat, y est précédé des mots, *Aci comencen les bones costumes de la mar* (4), qui indiquent le titre d'un recueil d'usages maritimes.

Du reste, les conjectures qui portent à ne point considérer les chapitres relatifs à la procédure devant les consuls de Valence comme faisant partie intégrante du Consulat, sont pleinement justifiées par le manuscrit que possède la bibliothèque royale. Ces chapitres y sont suivis d'un feuillet blanc qui les sépare du reste de l'ouvrage.

Les éditions imprimées offrent, après le chapitre CCXCVII, une indication qui annonce évidemment la fin du Consulat. Elle est ainsi conçue : *Fins aci havem parlat de les leys è ordinacions de actes maritims mercantivols*, &c. (5); mais à la suite, et sous une continuation de numéros, ces éditions ajoutent un assez long recueil de chapitres relatifs aux armemens en course, commençant au n. CCXCVIII et finissant avec le n. CCCXXXIV.

(1) *Privilegia regni Valentiæ*, fol. 33. Capmany, *Memorias historicas* &c., t. IV, page 93.

(2) Capmany, ayant intitulé *Introduccion* le chapitre numéroté XLVI, a diminué d'un numéro tous les chapitres qui le suivent : cette remarque est nécessaire pour consulter utilement son édition. La traduction espagnole de Pallejà présente aussi un numéro de moins que les éditions du texte, parce que, pour faire disparoître la lacune, il donne au I.er chapitre du Consulat le n. XLV.

(3) De Luca, *De credito*, disc. VII, n. 6; *Conflictus legis et rationis*, observ. XXII.

(4) Le manuscrit de la bibliothèque royale, dont il sera bientôt question, porte : *Dels bons stablimens è costumes de la mar.*

(5) Dans le manuscrit, elle porte : *Finit es lo libre è acabat. Gloria laor sia dada à Jesu-Christ. Amen.*

A la suite sont divers documens dont j'ai fait connoître les titres et l'objet tome I.er, pages 10 et suivantes.

L'annexe de ces pièces au véritable Consulat avoit donné lieu à quelques auteurs de dire qu'elles en faisoient partie. Il paroît même que Castillo l'assure d'une manière formelle, s'il faut en croire Roccus (1), et qu'il en conclut que les matières d'assurances doivent être réglées par le Consulat de la mer. Cette erreur, peu importante en ce qui concerne la doctrine et la jurisprudence, le seroit extrêmement sous les rapports historiques. Si le Consulat avoit traité des assurances, on ne pourroit fixer la date de sa composition à une époque antérieure au XV.e siècle : car, si, comme je l'ai dit, tome I.er, page 356, il est présumable, d'après un passage de la Chronique de Flandre, que les assurances étoient connues à Bruges en 1300, il ne paroît pas qu'aucune loi sur cette matière ait été promulguée avant le réglement des magistrats de Barcelone, de 1435; et quand il seroit possible de trouver quelque jour dans la Flandre les lois sur les assurances dont parle la Chronique, il est constant qu'il n'existe aucune trace de ce contrat antérieure à cette époque dans le midi de l'Europe, où il a pris naissance (2).

L'opinion de Castillo n'a pas été partagée. Roccus, tout en le citant, déclare que cette partie du recueil ne fait point corps avec le Consulat véritable. C'est aussi le sentiment du cardinal de Luca (3). D'ailleurs, l'avertissement de l'éditeur de 1494 porte textuellement qu'après avoir corrigé le texte du Consulat par l'avis de personnes expérimentées, il a été convenu avec elles qu'il y ajouteroit quelques priviléges et ordonnances relatifs à la matière : *E per mes adornar es stat deliberat hi fossen aiustats alguns privilegis è ordinacions è altres coses condecents à la materia.*

Ainsi on peut tenir pour constant que le Consulat consiste seulement dans les chapitres qui, d'après les imprimés, commencent au n. XLVI et finissent avec le n. CCXCVII (4).

Ces premières notions faisant bien connoître l'ouvrage dont je vais parler, il s'agit de découvrir à quel pays on peut vraisemblablement en attribuer la rédaction.

Boucher, qui a publié en 1808 une traduction du Consulat, formant deux volumes *in-8.°*, a consacré le premier à la compilation d'une foule de choses inutiles, et sans ordre ni liaison, pour arriver à l'assertion que le Consulat avoit été rédigé à Barcelone vers l'an 900.

Je ne me sens pas la force d'occuper sérieusement mes lecteurs par une discussion de chacune des matières dont Boucher a parlé pour en tirer ce

(1) *De navibus et naulo* &c. ed. Westerveen, pag. 247.
(2) Loccenius, *De jure maritimo*, lib. II, cap. V, § 2.
(3) *De credito*, disc. CVII, n. 4, 5, 6; *De feudis*, disc. CXXXV, n. 15 et 16.
(4) Je ne publierai que cette partie sous le titre de *Consulat*. Le reste sera placé en ordre de dates, dans le recueil des monumens de la législation maritime de l'Arragon et des autres provinces qui en ont dépendu avant que toute l'Espagne fût réunie sous un même sceptre.

qu'il lui plaît d'appeler des preuves de fait ou de raisonnement. Je ne sais comment il a cru trouver les moyens de déterminer l'époque et le lieu d'origine du Consulat, dans un amas indigeste de passages bien ou mal extraits de toute sorte de livres, sur les invasions des Maures et leur domination en Espagne; sur les productions agricoles de ce pays; sur la géographie et l'histoire de l'Arménie, de la Syrie et des autres pays nommés dans le Consulat; sur l'île de Rhodes et les dimensions de son colosse; sur la boussole et les opinions diverses relatives à son invention et à son perfectionnement; sur les amiraux, les connétables, les commissions et les offices de la couronne de France; sur les monnoies et les poids et mesures; sur les évêques et archevêques, les aumôniers des navires, les médecins et chirurgiens; sur la poste aux lettres, la soie, le safran, l'huile, le vin et le café; sur le régime féodal, les banalités, les moulins; sur les tribunaux et l'ordre judiciaire; sur les agens diplomatiques nommés consuls; sur les lettres de change (1), &c.

Tout lecteur impartial reconnoîtra qu'il ne se trouve pas dans ce volume un raisonnement plausible, pas une citation qui puisse, même en forçant le sens des mots, justifier l'assertion que le Consulat ait été rédigé à Barcelone vers l'an 900.

On sera peut-être surpris que j'aie cru nécessaire de relever une opinion aussi hasardée, en faveur de laquelle son auteur ne produit que des allégations ou des raisonnemens qu'il m'est impossible, avec tout le désir que j'ai d'être poli, de ne pas appeler absurdes. Mais cet ouvrage de Boucher, promptement oublié en France, a été répandu dans les pays étrangers par nos libraires, qui profitoient des circonstances pour se défaire de ce dont ils ne trouvoient aucun débit dans l'intérieur. Je l'ai vu quelquefois cité par des auteurs estimés et savans, qui, s'ils l'ont lu et examiné avec attention, doivent avoir conçu une idée bien défavorable de nos connoissances littéraires, historiques et critiques (2).

Je passe à la discussion de quelques autres opinions qui ont plus de poids.

Les éditions imprimées et les traductions contiennent un document qui semble annoncer que le Consulat fut adopté par un grand nombre de souverains et de républiques commerçantes, à une époque qui commence en 1075 et se continue jusqu'en 1270. Si ce document est véritable, la rédaction du Consulat devroit être fixée au milieu du XI.e siècle; car on y lit que les Romains l'ont adopté et juré en 1075, et les autres adoptions sont toutes postérieures.

Mais ce document mérite-t-il quelque foi?

(1) Azuni a fait une critique assez vive, mais juste, je crois, de cet ouvrage, dans des observations qui terminent son petit écrit intitulé, *Origine et progrès du droit et de la législation maritime.*

(2) M. Meyer, dans la dissertation latine que j'ai souvent citée, sous le titre *Historia legum medii ævi celeberrimarum*, est, à ma connoissance, le seul des écrivains étrangers qui, ayant voulu traiter quelques-unes des questions dont Boucher s'étoit occupé, a reconnu le peu de confiance que méritoit cet auteur.

La plupart de ceux qui ont écrit sur le Consulat n'ont point élevé de doutes. Historiens ou jurisconsultes, tous parlent de cet accord de souverains, de ce fait unique dans les annales de l'histoire, comme d'un fait constant, et ne paroissent pas avoir remarqué tout ce qu'il auroit d'extraordinaire.

Capmany est, je crois, le premier qui ait argué cette pièce de fausseté dans son ouvrage imprimé en 1779, sous le titre, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de Barcelona,* deuxième partie, page 178. Jorio, qui probablement avoit eu connoissance de cet ouvrage, quoiqu'il ne l'ait pas cité, a longuement développé les idées de Capmany dans les pages 59 jusqu'à 89 du tome II de l'ouvrage intitulé *Codice Ferdinando,* sur lequel j'ai donné quelques notions, t. I.er, pages 8 et suivantes; et Azuni, dans le chapitre IV, article 8, de son *Droit maritime,* a littéralement copié Jorio. Mais l'opinion qui tend à considérer comme véritable le document dont il s'agit a continué de s'accréditer.

Je vais, à l'aide des observations de Capmany et de Jorio, et de mes propres recherches, examiner en détail, autant qu'il me sera possible, cet acte singulier.

D'abord, en supposant qu'il ne portât aucun des caractères de fausseté que je signalerai bientôt, il y auroit lieu de demander s'il a été fait pour le Consulat et s'il y est relatif.

L'éditeur de 1494 et tous ceux qui l'ont copié placent ce document à la suite des chapitres relatifs aux armemens en course, en lui donnant un titre d'après lequel il est évident qu'ils le considèrent comme relatif tant au Consulat qu'à ces chapitres. Mais cet intitulé est l'ouvrage de l'éditeur; on ne le trouve point dans le manuscrit de la bibliothèque royale; le document y est placé, parmi des pièces additionnelles, avec le titre suivant : *Aço son capitols qui s' faeren en Chypre et foren fermats per molts e grans senyors;* ce qui signifie : *Ce sont les réglemens faits en Chypre et souscrits par un grand nombre de hauts personnages;* titre qui ne peut assurément se rapporter ni à la pièce qui précède, ni à celle qui suit le document dans ce manuscrit, puisque l'une est relative aux droits des consuls de Barcelone établis en Sardaigne et l'autre aux consuls établis en Sicile.

On peut en conclure sans doute que ce document concerne des articles ou chapitres rédigés dans l'île de Chypre et souscrits par plusieurs souverains; mais le manuscrit ne fait point connoître quel en étoit l'objet, et surtout rien ne prouve qu'il s'agisse du Consulat. Ce n'est que par caprice, ou d'après des suppositions dont rien n'explique ou ne justifie les motifs, que l'éditeur de 1494 et ceux qui l'ont suivi ont donné à cette pièce la place qu'elle occupe actuellement, et l'ont fait précéder d'un intitulé qui la rattache au Consulat.

Les faits sur lesquels je viens d'attirer l'attention du lecteur peuvent lui suggérer telles présomptions qu'il lui plaira : je ne crois pas devoir proposer les

miennes ; j'avoue que je n'aurois rien de plausible à indiquer. Au surplus, je vais raisonner dans l'hypothèse, généralement admise, que l'intention du rédacteur de ce document a été d'y parler du Consulat; je crois facile de prouver qu'il ne mérite en lui-même aucune confiance.

Pour me faire comprendre, je dois en présenter la traduction; une transcription du texte me paroît inutile.

« Ces ordonnances et chapitres ont été approuvés, souscrits et promul-« gués par les seigneuries ci-après.

« En l'an de Notre-Seigneur Dieu Jésus-Christ 1075, dans les calendes « de mars, ils furent souscrits par les Romains à Rome, dans le monastère de « Saint-Jean de Latran, pour être observés en tout temps.

« En l'an 1102, dans les calendes de septembre, ils furent souscrits à « Acre, dans le passage de Jérusalem, par le roi Louis et le comte de Tou-« louse, pour être observés en tout temps.

« En l'an 1102, ils furent souscrits à Majorque par les Pisans, pour être « observés en tout temps.

« En l'an 1118, ils furent souscrits à Pise, à Saint-Pierre de la Mer, sous « le podestat d'Ambroise Mils (ou Milanès, suivant le manuscrit), pour être « observés en tout temps.

« En l'an 1162, dans le mois d'août, ils furent souscrits à Marseille, dans « la maison de l'Hôpital, sous le podestat du seigneur Jaufre Antor, pour « être observés en tout temps.

« En l'an 1175, ils furent souscrits à Almérie par le bon comte de Barce-« lone et par les Génois, pour être observés en tout temps.

« En l'an 1186, ils furent souscrits en la cité de Gènes, sous le podestat « de Pinell Milrs, et des anciens, Pierre Ambroise, Jean de Saint-Donat, « Guillaume de Carmesi, Baldoni et Pierre Desarènes ; et ce serment fut fait « à l'entrée du port, pour qu'ils fussent observés en tout temps.

« En l'an 1187, dans les calendes de février, ils furent souscrits à Brindes « par le roi Guillaume, pour être observés en tout temps.

« En l'an 1190, ils furent souscrits à Rhodes par le Galeta, qui les jura, « pour être observés en tout temps.

« En l'an 1200, ils furent jurés et souscrits par le prince de la Morée, « pour être observés en tout temps.

« En 1215, ils furent souscrits par la réunion des Vénitiens à Constan-« tinople, et souscrits par le roi Jean, après la conquête sur les Grecs, en « l'église de Sainte-Sophie, pour être observés en tout temps.

« En l'an 1224, ils furent souscrits par le comte Alemany, pour être ob-« servés en tout temps.

« En l'an 1225, ils furent souscrits et jurés dans la cité de Messine, dans « l'église de Sainte-Marie-la-Neuve, en présence de l'évêque de Catane, par « Frédéric empereur d'Allemagne, pour être observés en tout temps.

« En 1250, ils furent souscrits par Jean de Beaumont, sur l'ame du roi « de France, qui à cette époque n'étoit pas en bonne santé, en présence des « chevaliers de l'armée, des Templiers, des Hospitaliers et de l'amiral du « Levant, pour être observés en tout temps.

« En 1262, ils furent souscrits à Constantinople, à Saint-Ange, par « Paléologue, empereur, pour être observés en tout temps dans ses domaines.

« En 1270, ils furent souscrits en Syrie par Frédéric roi de Chypre, et « à Constantinople par l'empereur Constantin, pour être observés en tout « temps.

« En l'an 1270, ils furent souscrits et autorisés par le très-haut prince et « seigneur roi Jacques, par la grâce de Dieu roi d'Arragon, de Valence, de « Majorque, comte de Barcelone et d'Urgel, et seigneur de Montpellier « en la cité de Majorque; et par ledit seigneur, des consuls furent autorisés « en la cité de Valence, dans la forme qui a été dite ci-dessus. »

La copie qui est dans le manuscrit de la bibliothèque royale ne contient pas toutes ces énonciations; elle offre quelques variantes, et l'ordre dans les énonciations est tout-à-fait différent. Je les indiquerai à mesure que je suivrai l'examen de ce document.

Un grand nombre des assertions qu'il contient ne sont pas susceptibles d'une discussion proprement dite, parce qu'elles sont tellement vagues, que tous moyens de vérification et de recherches historiques sont impossibles; mais il en est plusieurs dont la fausseté est si évidemment démontrée par l'histoire, qu'il est naturel de repousser les autres.

La première acceptation est annoncée comme faite par les Romains en 1075. La chaire pontificale étoit alors occupée et l'autorité dans Rome exercée par Grégoire VII. Ceux qui connoissent le caractère de ce pontife célèbre et la cause de ses démêlés avec les empereurs, seront fort étonnés peut-être qu'il ait laissé les Romains renouveler les temps les plus démocratiques de l'ancienne république, et se réunir dans l'église de Saint-Jean de Latran pour y faire une loi, ou plutôt pour y jurer l'observation d'un code dont il ne paroît pas même qu'ils seroient les auteurs. On peut d'ailleurs demander où étoit le grand intérêt des Romains à accepter si solennellement un recueil d'usages sur le commerce maritime : Rome, au temps dont il s'agit, ne participoit point à ce commerce. On a du moins évité cette invraisemblance dans la rédaction du document tel qu'il existe dans le manuscrit de la bibliothèque royale; il n'y est pas question de l'acceptation faite par les Romains en 1075 : on y trouve seulement, à la date de 1205, une acceptation faite à Ancône, véritablement ville maritime des états du Saint-Siége.

La seconde acceptation est, selon les imprimés, celle qui résulteroit de la convention entre le roi de France et le comte de Toulouse en 1102. Cette allégation est bien autrement encore démontrée fausse : en 1102 la France étoit gouvernée par Louis VI, et tout le monde sait qu'il n'a jamais fait le

voyage de la Terre-Sainte. Bertrand, comte de Toulouse, fit, il est vrai, ce voyage en 1102; mais jamais il n'a pu s'y rencontrer avec le roi de France, qui n'y alla jamais. Le manuscrit de la bibliothèque royale contrarie moins la vérité historique : il ne parle point du roi de France; il porte que la convention fut faite à cette date de 1102 entre le roi de Tunis et le comte de Toulouse. J'avoue que cette version ne me paroît pas plus vraisemblable que la première.

La troisième acceptation est celle des Pisans en 1102, à Majorque; mais à cette époque Majorque étoit occupée par les Maures, qui en furent chassés par les Pisans, seulement en 1115 (1). Le manuscrit donne la date de 1100; elle n'est pas plus digne de foi.

La possibilité de l'acceptation prétendue faite par les Pisans en 1118, dans leur propre ville, n'est pas sans doute détruite par des faits historiques contraires, comme celle qui précède : mais aucune chronique ne rend compte de cet événement; et M. Fanucci, qui, dans son ouvrage intitulé, *Storia dei tre celebri popoli marittimi dell' Italia*, entre dans plusieurs détails sur le statut promulgué en 1161, où se trouvent d'importantes dispositions maritimes, ne dit rien de ce fait; il atteste au contraire que ce statut de 1161 est la première loi écrite que la république ait eue sur les matières de droit privé, ce qui d'ailleurs est prouvé par le préambule.

En 1162, Marseille n'avoit point encore recouvré son indépendance, et l'on ne peut expliquer par qui le Consulat auroit été juré, ni quel étoit le Jaufre, ou, suivant le traducteur français, le Geoffroy qui auroit assisté à la convention ou acceptation dont parle le document. Le manuscrit donne à l'acceptation des Marseillais la même date de 1162; il ajoute que l'acceptation fut faite aussi à Avignon, ou bien, ce qui prouveroit son ignorance de la géographie, que Marseille est située dans le comtat d'Avignon, *en Marsella en Avinio*. Il donne à Jaufre la qualité de clavaire, *clavres*, qui étoit effectivement à Marseille une fonction municipale. J'ai fait faire des recherches dans les archives de cette ville, et n'y ai trouvé aucune trace de cette acceptation. J'ajouterai que, si le Consulat y avoit été adopté en 1176, il est probable que les chapitres sur le droit maritime contenus dans le statut révisé pour la dernière fois en 1254 n'y auroient pas été insérés, ou du moins qu'ils auroient compris un grand nombre de cas prévus par le Consulat, sur lesquels ce statut garde le silence.

On ne peut pas accorder plus de foi à l'acceptation qu'on prétend avoir été faite à Almérie en 1175, de concert entre le comte de Barcelone et les Génois. Bérenger IV, qui a fait l'expédition d'Almérie, étoit mort en 1162, et cette expédition est de 1147.

L'acceptation des Génois, datée de 1186, ne présente en elle-même rien

(1) *Chronica varia Pisana*, apud Murator. *Rerum Italicarum scriptores*, t. VI, col. 169.

d'impossible sans doute; mais on n'en trouve aucune mention dans les historiens, surtout dans la Chronique de Caffaro, qui a recueilli minutieusement tout ce qui intéressoit Gènes.

L'acceptation prétendue faite par les Vénitiens en 1215 à Constantinople n'a pas plus de vraisemblance; aucun des historiens contemporains n'en fait mention : cependant, dès cette époque, la république faisoit recueillir avec exactitude tout ce qui intéressoit sa gloire et son commerce. André Dandolo parle, dans sa Chronique, d'un code maritime (1) rédigé par les soins du duc Renier Zeno en 1255, c'est-à-dire, quarante ans après l'acceptation prétendue de 1215. Est-il probable qu'il eût passé cet événement sous silence, et, s'il en eût trouvé la preuve dans les archives de Venise ou même dans des souvenirs qui n'auroient pas dû être encore effacés, n'étoit-il pas naturellement conduit à en parler, lorsqu'il rendoit compte de la rédaction du code maritime de 1255? Sandi, auteur d'une fort longue histoire de Venise, publiée en 1755, est, autant que j'ai pu m'en assurer, le premier écrivain de cette république qui parle de l'acceptation du Consulat (2); mais il faut dire aussi qu'il suit la foi du document dont je conteste la vérité. D'ailleurs, si une loi aussi étendue avoit été adoptée par la république de Venise en 1215, ses magistrats eussent-ils rédigé le statut maritime de 1255, qui, tout en étant une loi fort remarquable pour son temps, étoit assurément beaucoup moins complet que le Consulat? Telle n'est pas la marche des choses. Il y a plus; les lois postérieures de Venise sur le droit maritime indiquent sans cesse, comme point de départ et objet de réformation, le statut de 1255, et ne se réfèrent jamais au Consulat.

Le document adjoint aux Vénitiens un roi Jean dont aucune histoire ne nous annonce l'existence. Il y a bien eu à Constantinople un Jean de Brienne, qui a été régent pendant la minorité de Baudouin II; mais l'époque de cette régence est de 1228 à 1237.

Il est fâcheux que M. Heeren (3), qui a fait un si heureux usage d'une habile et saine critique dans son ouvrage sur le commerce des anciens, ne l'ait pas appliquée à ce qu'il a dit du Consulat de la mer. Entraîné par l'opinion de Marini (4) qu'il cite, il croit à cette acceptation par les Vénitiens, et présume qu'à cette occasion le Consulat fut traduit du catalan en italien. Il est évident que le savant professeur a été induit en erreur par l'historien qu'il a pris pour guide. Marini, à son tour, s'en est aveuglément rapporté au P. Canciani, qui, dans le t. V, page 344, de son ouvrage intitulé *Barbarorum leges,* dit que le Consulat fut accepté par les Vénitiens à Constantinople en 1215. Cette assertion de Canciani n'est pas autre que celle de

(1) *Chronic.* lib. X, cap. X, part. II.
(2) Sandi, *Principi de storie civile della republica de Venezia*, lib. VI, cap. VII.
(3) *Essai sur l'influence des croisades*, traduction française, page 375.
(4) *Storia civile e politica del commercio de Veneziani*, t. III, page 189, et t. IV, pages 76 et 77.

Sandi; elle prend sa source dans le document dont je conteste l'authenticité: loin de lui prêter de la force, elle lui emprunte la sienne propre; elle n'est exacte et ne mérite confiance que si le document la mérite lui-même.

Que dire du comte Alemany qui auroit accepté en 1224? Quelle histoire atteste l'existence de ce prince? A quel pays appartenoit-il? En quelle qualité auroit-il donné cette acceptation? Les traductions italiennes changent, il est vrai, la rédaction, et substituent aux mots du texte *per lo conte Alemany*, ceux-ci, *per il conte in Alemania.* Mais qu'en peut-on conclure? Quel étoit ce comte? De quelle partie d'Allemagne étoit-il souverain, ou quels souverains représentoit-il? Je dois, de plus, faire observer que les imprimés ne sont pas d'accord avec le manuscrit, qui donne à cette acceptation la date de 1214.

Il n'est pas contraire à la vérité historique de supposer que Frédéric, empereur d'Allemagne, se soit trouvé en Sicile en 1225: mais à quel titre et par quel motif y auroit-il accepté le Consulat? comment cet acte important de législation n'auroit-il été rapporté par aucun historien, et surtout par Richard de Saint-Germain, qui raconte jusqu'aux plus minutieux détails du séjour de ce prince à Messine?

Quant à l'acceptation faite au nom du roi de France en 1250, ce qu'en dit le document suffit pour qu'on n'y ajoute aucune foi. Le roi ne se portoit pas bien, *en aquella hora no era be sa,* y dit-on. C'étoit bien une autre cause que la maladie, c'étoit même une cause contraire qui l'empêchoit d'administrer son royaume; il étoit à son expédition de la Terre-Sainte. Mais la reine Blanche étoit régente du royaume; est-il présumable qu'elle soit restée étrangère à un acte aussi solennel? Les termes dans lesquels on prétend que ce serment fut prêté au nom du roi, *sur sa vie* ou *sur son ame* [*sobre la anima del rey*], rendent l'allégation suspecte (1). Quel étoit d'ailleurs Jean de Belmont, ou, selon d'autres, de Beaumont, qui auroit prêté serment au nom du roi? Quel pouvoir politique avoient les Templiers et les chevaliers de l'armée pour qu'ils fussent présens à un tel serment? Enfin qu'est-ce que l'amiral du Levant qui y auroit aussi assisté? La charge d'amiral n'a été créée en France qu'en 1327, et aucun historien ne nous a appris qu'en 1250 il en existât un sous le nom d'amiral du Levant (2).

On ne peut nier qu'en 1262 Michel Paléologue ne fût empereur à Constantinople; mais aucun auteur n'a conservé la mémoire de l'acceptation du Consulat par ce prince, et l'on sait que les détails les plus minutieux n'ont point échappé aux historiens byzantins.

Quant à l'acceptation prétendue faite en 1270 par un Frédéric roi de

(1) Le manuscrit ne contient point cette circonstance.

(2) Le manuscrit contient une version très-différente; en voici le texte, car je ne sais trop quelle traduction il seroit possible d'en faire: *en presencia dels cavallers de la Host è del Temple è del spital è del spitales dels Alamanys è del l'almirall Levaton, del senyor de larrhar, è dels senyors de les naus, de attendre è de fer attendre.*

Chypre, la fausseté en est démontrée par l'histoire, qui nous apprend qu'à cette époque Hugues III régnoit sur cette île.

Il en est de même de l'acceptation supposée faite par Constantin en la même année 1270, puisque Paléologue régna jusqu'en 1283 (1).

L'acceptation donnée par Jacques roi d'Arragon, à Majorque, en 1270, n'est pas plus vraisemblable (2). Capmany, très-instruit de l'histoire de son pays, assure que le roi Jacques n'étoit point en 1270 dans l'île où l'on prétend qu'il auroit donné cette acceptation; mais elle mérite d'être remarquée sous un autre rapport, qui sert à démontrer la fausseté de la pièce. La mention relative à Jacques I.er se termine par ces mots : *Per lo dit senyor foren atorgats consols a la ciutat de Valencia per la manera que damunt es dit :* or ce fait est matériellement faux; car c'est en 1283 seulement que Pierre III, successeur de Jacques I.er, décédé en 1275, a créé le consulat de Valence.

Il est assez probable que cette chronologie des prétendues acceptations est l'ouvrage d'un Catalan : en effet, lorsqu'il parle du comte de Barcelone, il se sert de l'expression, *le bon comte de Barcelone;* lorsqu'il parle de Jacques I.er, il détaille tous les titres de souveraineté de ce prince dans des termes pareils à ceux qui forment le préambule des lois; et ces souverains de Catalogne sont les seuls sur lesquels le document s'exprime ainsi; les autres souverains y sont seulement nommés. Mais ce Catalan ne connoissoit pas même, comme on l'a vu, l'histoire de son propre pays.

On se demandera peut-être s'il étoit bien nécessaire d'entrer dans de si longs détails (et cependant je suis bien laconique en comparaison de Jorio), pour prouver la fausseté d'une pièce si évidemment fausse. Je répondrai que jusqu'au moment où Capmany a publié son ouvrage, en 1779, ce document avoit été considéré comme authentique; aucun écrivain n'avoit élevé de doutes sur ce point, tous le citoient comme un monument historique incontesté (3). J'ajouterai que l'ouvrage de l'académicien espagnol est peu connu; que celui de Jorio, qui a développé les réflexions de Capmany, n'est point dans le commerce; et qu'enfin, depuis que l'opinion de Jorio a été transcrite par Azuni, plusieurs écrivains ont continué de considérer comme vraies les assertions du document dont je viens de prouver la fausseté (4).

Mais, s'il reste démontré qu'aucune confiance n'est due à la pièce dite des acceptations, faut-il en conclure que le Consulat soit postérieur aux époques

(1) Cette acceptation et la précédente sont réunies dans le manuscrit en un seul article, qui est le premier, sans aucune date.

(2) Cette acceptation n'est point énoncée dans le manuscrit.

(3) On trouve même cette opinion énoncée dans un arrêt du conseil d'état du 13 avril 1679, rapporté au *Recueil des pièces de l'amirauté*, page 144.

(4) Canciani, *Barbarorum leges*, t. V, pag. 344. — Émérigon, *Traité des assurances*, préf. pag. vj. — M. Piantanida, *Della giurisprudenza maritima commerciale antica e nova*, t. I, pag. 1. — M. Daru, *Histoire de Venise*, liv. XIX, § 13. — M. Hallam, *View of the state of Europa during the middle age*, chap. IV, part. II. — M. de Choiseul-Daillecourt, *De l'influence des croisades*, page 129.

qui y sont indiquées? Cette question mérite d'être éclaircie, et une autre pièce s'offre à la discussion.

L'abbé Gaétan, dans ses notes sur la vie du pape Gélase II, composée par Pandolpho, assure que le Consulat fut rédigé en 1075 par les Pisans. Voici le passage de cet auteur :

« Soli Pisani promotores exstiterunt, ut mare quod antea nullis legibus « navigabatur, certis in posterum ejus navigatio coërceretur; id quod etiam « optimè animadvertit, suis ad me datis litteris, vir sanè eruditissimus « clarissimusque Claudius Nicolaus Fabricius Peyrescius Gallus, de litteris de- « que litteratis benè merentissimus. Et quando sine apostolica Petri facultate « nihil unquam boni fieri potest, Pisani, potentissimæ etiamsi eorum reipu- « blicæ voluntas adesset, nihilominus ut religiosi, summum reipublicæ chris- « tianæ antistitem ea de re imprimis consulendum decrevere. Adeunt itaque « Romam, Gregorium VII Papam conveniunt, aguntque cum illo, ut à Sanc- « titate Sua vim reciperent eæ maris leges ordinationesque. Annuit S. S. « pontifex, easdemque confirmavit in basilica Sancti-Joannis Lateranensis « cal. mart. anno Christi 1075, confirmatasque mox Romani juramento « observare perpetuo sese obstrinxerunt (1). »

Ce passage ne nomme pas, il est vrai, la compilation que nous connoissons aujourd'hui sous le titre de Consulat; mais la suite du récit de Gaétan ne permet pas de supposer qu'il s'applique à une autre pièce : « Accesserunt « Pisani Majoricæ primùm anno 1115; deinde Pisis 1118, eas ipsas etiam « maris leges juramento corroborantes. Mox secuti reges et principes alii, « respublicæ insuper, et populi tum orientales tum occidentales, id ipsum « præstiterunt..... Exstant ipsæ maris ordinationes linguâ latinâ, italicâ, « provenzali sive gallicâ, narbonensi et catalanâ, tum manu exaratis, tum « impressis codicibus evulgatæ, quibus multis fusiùs ostenditur quod nos « breviùs asseruimus. »

Ainsi, d'après Gaétan, les réglemens maritimes que les Pisans ont soumis en 1075 à la sanction du pape Grégoire VII, sont ceux que les rois et républiques ont juré d'observer; les mêmes qui ont été traduits en plusieurs langues; et ces expressions, *quibus fusiùs ostenditur quod nos breviùs asseruimus*, désignent évidemment le document qui raconte les dates de ces acceptations, lequel est imprimé dans toutes les éditions et traductions.

L'identité n'est donc pas douteuse. Il reste à discuter l'assertion de Gaétan.

Elle offre, comme on voit, deux parties distinctes, l'une qui a pour objet de fixer l'époque de la rédaction du Consulat, l'autre d'attribuer cet ouvrage aux Pisans. Il ne m'est guère possible de les traiter séparément, les réflexions que cet examen fait naître n'étant pas susceptibles d'être divisées.

La première qui se présente naturellement est que Gaétan donne cette

(1) Muratori, *Rerum Italicarum scriptores*, t. III, part. 1, pag. 402 *et seqq*.

assertion sans citer aucune autorité. Comment aucune trace d'un fait aussi remarquable ne se trouve-t-elle dans les archives de Pise, où l'on a conservé des pièces plus anciennes et beaucoup moins importantes? S'il étoit vrai que les Pisans eussent rédigé le Consulat en 1075, la rédaction auroit été faite en latin, langue qui étoit à cette époque, et qui même long-temps après, notamment à Pise, fut celle des lois; elle eût été du moins faite en italien. Comment se fait-il néanmoins qu'il n'existe aucun manuscrit, aucun imprimé du Consulat en latin? Comment se fait-il que les éditions italiennes, dont la plus ancienne paroît avoir été publiée à Venise en 1549, ne soient partout considérées que comme des traductions?

Si les Pisans avoient rédigé le Consulat en 1075, comment auroient-ils inséré des dispositions sur le droit maritime moins nombreuses, moins complètes, dans leur statut promulgué en 1161? Comment auroit-on dit dans le préambule de ce statut que jusqu'alors Pise, régie par le droit romain, n'avoit eu aucune loi écrite, et comment ce statut ne rappelleroit-il pas le code maritime qui auroit, au dire de Gaétan, été si solennellement juré et approuvé, d'abord en l'année 1075 et ensuite en 1115 et 1118, par les Pisans?

Quelle foi peut mériter surtout l'allégation de Gaétan, que, le pape ayant approuvé le code maritime présenté par les Pisans en 1075, les Romains s'obligèrent par serment à s'y conformer?

Il est permis de supposer que, par des raisons de piété ou de politique, le peuple de Pise et ses magistrats auroient consulté le souverain pontife; qu'ils auroient, si l'on veut, demandé son approbation pour le code maritime qu'ils venoient de rédiger. On peut pousser les suppositions jusqu'à croire que cette approbation auroit été donnée solennellement dans l'église de Saint-Jean de Latran, comme s'il s'étoit agi d'une mesure religieuse intéressant toute la chrétienté; mais à quoi bon le serment des Romains? Les archives du Vatican, si régulièrement tenues, n'auroient-elles d'ailleurs conservé aucune trace de cet événement? L'exemplaire approuvé et juré dans l'église de Saint-Jean de Latran n'a-t-il pas dû être déposé quelque part? N'en a-t-il été dressé aucun acte, fait aucune copie? et par quelle singulière fatalité, que n'ont point éprouvée d'autres pièces de cette époque, même les moins importantes, le Consulat, rédigé par les Pisans, nécessairement en langue latine ou italienne, approuvé par le pape et juré par les Romains probablement dans la même langue, auroit-il entièrement disparu, pour ne plus se retrouver, quelques siècles après, que dans une langue qui n'est ni latine, ni italienne?

Le récit de Gaétan, bien examiné, n'est autre chose, à quelques variantes près, que le document relatif aux acceptations du Consulat, dont j'ai déjà démontré la fausseté.

Comme l'auteur de cette pièce, Gaétan commence par une prétendue

acceptation faite à Rome en 1075, avec la différence que, selon lui, les Romains avoient reçu des Pisans le Consulat qu'ils juroient d'observer, ce qui n'est qu'une invraisemblance de plus. Comme le même auteur, Gaétan parle d'une acceptation par les Pisans à Majorque, avec la seule différence que, pour éviter l'absurdité d'une date qui auroit supposé les Pisans maîtres de Majorque en 1112, il substitue à la première celle de 1115; mais il conserve l'acceptation à Pise en 1118, sans faire attention combien il y a d'inconséquence, ainsi que le remarque Capmany (1), à supposer que les Pisans qui auroient composé le Consulat en 1075, avec la solennité de l'approbation papale, en aient encore, quarante et quelques années après, juré l'observation dans leur propre ville et à Majorque. Du moins, l'auteur du faux document est plus conséquent. Il n'attribue point aux Pisans la rédaction première; il suppose leur accession à une loi faite par d'autres qu'eux-mêmes.

Enfin, comme l'auteur du faux document, Gaétan dit, mais sans entrer dans aucun détail, que tous les peuples et états d'Orient et d'Occident se sont solennellement engagés à faire observer le Consulat par leurs sujets. Il parle évidemment ici d'après la pièce dont j'ai démontré la fausseté, et par conséquent il est réfuté par ce que j'en ai dit.

Mon intention n'est point assurément de contester l'ancienneté du commerce maritime de Pise et de sa législation; je m'expliquerai à ce sujet dans la notice qui précédera l'extrait du code publié par cette république célèbre en 1161. Mais, cherchant avec bonne foi et sans acception d'aucun intérêt local, d'abord l'époque à laquelle on peut raisonnablement fixer la rédaction du Consulat, et ensuite dans quel pays on peut supposer que cette rédaction a été faite, j'ai dû démontrer toute l'invraisemblance du récit de Gaétan.

Il ne s'appuie, comme on l'a vu, sur aucune chronique, sur aucun écrivain contemporain ou antérieur. Son récit n'a donc d'autre titre de créance que son assertion propre. Sans doute on pourroit y avoir quelque égard, s'il attestoit un fait dont il auroit été témoin; encore faudroit-il suivre les règles ordinaires de la critique sur la foi due à des écrivains contemporains : mais il a écrit au commencement du XVII.e siècle, puisqu'il parle de sa correspondance avec Peiresc, mort en 1637. Il a écrit quatre siècles après l'événement qu'il raconte, à une époque où déjà depuis long-temps le document que j'ai discuté plus haut circuloit avec les éditions du texte original et de la traduction italienne du Consulat. Il l'a nécessairement connu, il a voulu lui donner quelque vraisemblance et le rattacher à l'histoire de Pise, sa patrie; mais il est évident qu'il n'a le droit d'être cru qu'autant qu'il s'appuieroit sur les chroniques du temps ou du moins de temps rapprochés, ou sur des indications prises dans des archives et autres dépôts.

(1) *Codigo de las costumbres maritimas* &c., page 17

Gaétan invoque l'autorité de Peiresc ; ce qui, au demeurant, ne seroit qu'une opinion de plus, et non une preuve : mais le passage que j'ai transcrit atteste seulement que ce qui lui a été dit par Peiresc est relatif à l'ancienneté de la législation maritime des Pisans, et non à la fable sur le Consulat.

Quant aux auteurs qui ont parlé sur la foi de Gaétan, leurs assertions sont entachées du même vice que la sienne. Ainsi nulle conséquence à tirer de ce que Valeschi (1) et Bettinelli (2) confirment ou plutôt copient l'assertion de Gaétan, ni de ce qu'a dit Jorio (3) d'après le même auteur, oubliant son examen critique du faux document sur les acceptations. Il en est de même de Pompeio Baldasseroni (4), qui s'appuie de l'autorité des écrivains antérieurs, et d'Azuni, qui a copié Jorio. Un savant jurisconsulte, M. Fanucci, tout porté qu'il étoit, par un sentiment patriotique très-louable, à placer sa ville natale au premier rang parmi les législateurs du commerce, s'est bien gardé de défendre ce système. Il se borne à soutenir que Pise avoit un droit maritime bien avant la rédaction du Consulat ; et en effet, un diplôme impérial de 1081, que Muratori rapporte dans son ouvrage intitulé *Antiquitates italicæ medii ævi*, t. IV, col. 19 et 20, rend cette assertion très-vraisemblable : il ajoute que ce droit maritime, dont il déplore la perte, *esso pure infelicemente smarrito,* fut rédigé en 1075 et soumis à l'approbation du pape ; il croit que ce droit ancien, ainsi que les dispositions du statut civil de 1161, a pu et dû être d'une grande utilité pour ceux qui ont rédigé le Consulat ; mais il ne va pas plus loin (5).

On me dira peut-être que ce n'est pas tout de détruire, qu'il faut édifier ; qu'il ne suffit pas d'avoir démontré l'erreur des écrivains trompés par le document discuté ci-dessus et de ceux qui pensent que les Pisans sont les rédacteurs du Consulat ; qu'il faudroit aussi établir par qui la rédaction de cette compilation a été faite et à quelle époque.

Je ne crois pas qu'à la rigueur cette obligation soit une conséquence de la discussion à laquelle je viens de me livrer. Des hommes beaucoup plus habiles que moi ont souvent, en discutant des faits historiques, établi d'une manière irrésistible que *tel* événement n'avoit pas eu lieu comme il étoit raconté, et cependant ils n'ont point fait connoître quelle devoit être la véritable version. On a souvent démontré que *tel* ouvrage n'avoit pas été composé à l'époque à laquelle certains écrivains le fixoient, ou qu'il n'étoit pas de *tel* auteur, sans avoir découvert la véritable époque, le véritable auteur.

Il est possible, je l'avoue, que le Consulat soit dans ce cas, ou du moins

(1) *Epistola de veteribus Pisanæ civitatis constitutis*, pag. 28 et seqq.
(2) *Risorgimento d' Italia*, t. I.er, pag. 97.
(3) *Codice Ferdinando*, t. II, pag. 81 et suiv.
(4) *Dissertazione sulla necessita ed importanza della compilazione di un codice generale pel commercio* &c., § 30.
(5) *Storia de tre celebri popoli maritime dell' Italia*, t. I.er, page 131, et t. III, page 8.

qu'on soit réduit à n'offrir que d'imparfaites conjectures. J'essaierai de présenter celles qui me paroissent les plus vraisemblables.

D'abord, il importe de reconnoître dans quelle langue sont les plus anciennes éditions ou les manuscrits de cet ouvrage. Si ce n'est pas toujours une preuve, c'est du moins assez souvent un moyen d'arriver à lever beaucoup d'incertitudes.

S'il faut en croire Gaëtan, il existoit de son temps, c'est-à-dire, vers le commencement du XVII.e siècle, des exemplaires du Consulat, tant manuscrits qu'imprimés, en langue latine, italienne, provençale ou française, narbonnaise et catalane. Je ne releverai pas cette confusion de la langue française avec la langue provençale, assez surprenante dans un homme qui se dit en correspondance avec un savant français; ni cette distinction entre les langues provençale, narbonnaise et catalane, qui ne sont que la langue romane plus ou moins altérée par l'orthographe et les désinences de quelques mots.

Je me bornerai à dire que s'il se trouvoit quelque part un exemplaire imprimé ou manuscrit latin, ou si les exemplaires en d'autres langues étoient annoncés comme traductions du latin, il en résulteroit d'assez fortes présomptions pour la très-haute antiquité du Consulat. On sait que jusqu'au XIII.e siècle presque toutes les lois étoient rédigées en latin, et c'est même dans cette langue que sont écrits le statut de Pise de 1161, ceux de Marseille de 1228 et de 1254, qui contiennent un grand nombre de règles sur le droit maritime; le *Capitulare nauticum* de Venise, de 1255; l'ordonnance maritime de Jacques I.er, roi d'Arragon, de 1258, et beaucoup d'autres lois, même plus récentes.

Mais je crois qu'on peut reléguer parmi les erreurs dont fourmille le récit de Gaétan, ce qu'il dit des éditions latines du Consulat. Les renseignemens que j'ai demandés en Italie, en Espagne, et mes recherches dans les bibliothèques de France, m'ont assuré qu'il n'en existoit point.

Les jurisconsultes qui ont le plus anciennement parlé du Consulat l'ont cité d'après l'italien (1) : mais on ne peut rien en conclure, sinon que ce texte étoit très-répandu; car toute incertitude doit céder devant le fait décisif que les éditions en sont toutes postérieures à celle de 1494, qui, comme on le verra dans la suite, n'est point en langue italienne, et qui, elle-même, se réfère à des manuscrits, peut-être aussi à une édition plus ancienne. Je dois insister d'autant plus sur cette réflexion, que pendant long-temps les hommes les plus éclairés ont cru que le Consulat avoit été originairement composé en italien. Cette opinion a été générale dans le Nord de l'Europe (2) jusqu'à ce que Westerveen ait publié sa traduction hollandaise, faite d'après l'italien, mais en reconnoissant que cette langue n'étoit pas celle

(1) Alex. Raudens, *Variarum resolutionum* cap. XXIII.

(2) Marquard, *De jure mercatorum*, lib. III, cap. V, n.° 39. — Grotius, *De jure pacis et belli*, lib. III, cap. I, not. — Loccenius, *De jure maritimo*, lib. II, cap. IV.

de l'original. Cleirac est le seul auteur français qui ait parlé du texte original et qui l'ait cité; car Casaregis s'est trompé en disant, dans les notes de son explication du Consulat, que Cleirac avoit fait ses citations d'après une traduction française, *secondo l'edizione del Consolato in lingua francese*. Il est de fait que Cleirac a souvent cité ou transcrit des chapitres ou des portions de chapitre du Consulat, et n'a jamais cité de traduction française.

Valin ne paroît pas s'être occupé du soin de connoître le texte original, qui, selon lui, seroit un mélange d'espagnol, de catalan et d'italien (1), et il le confond avec la traduction italienne, dont il cite les éditions de 1576 et de 1599.

Émérigon étoit plus que Valin à portée de connoître la vérité et d'en tirer profit. Il paroît avoir connu l'existence d'un texte qu'il nomme *catalan*, mais qu'il considère comme traduction d'un original dont il n'indique ni la langue ni la patrie (2); et, quoique sa position le mît à portée de faire usage du texte catalan, presque identique avec la langue qui se parloit à Marseille, il n'a cité le Consulat que d'après l'italien.

Azuni, par suite de l'opinion qu'il avoit empruntée de Jorio, que les Pisans étoient auteurs du Consulat, a été jusqu'à écrire littéralement, *qu'il n'a jamais existé d'original catalan* (3). Une assertion aussi hasardée n'a pas besoin de réfutation.

Toutes ces autorités ne peuvent détruire le fait, que le Consulat existe en manuscrits et en imprimés dans une langue qui n'est point l'italien, et que ces manuscrits ainsi que plusieurs éditions sont antérieurs à la traduction italienne. Or cette langue, appelée, comme on l'a vu, par Gaétan, narbonnaise, provençale, catalane, est un dialecte du *roman*, dont se sont formés le français, l'italien et l'espagnol; dialecte qui s'est conservé dans plusieurs pays méridionaux, et surtout en Catalogne, avec moins d'altération qu'en aucun autre.

C'est donc dans un pays où la langue romane a été usuelle qu'il faut chercher l'origine du Consulat. Ce pays ne peut être que la France ou l'Espagne : la France, dont presque toutes les provinces situées au-delà de la Loire ont parlé cette langue, subdivisée, comme il arrive presque toujours, en plusieurs dialectes; l'Espagne, dont quelques provinces, jadis attachées à celles de France qui parloient la langue romane, l'ont conservée comme idiome particulier.

Mais, avant de me livrer aux conjectures qui tendroient à attribuer le Consulat à la France ou à l'Espagne, je dois examiner la question relative au caractère de cette composition. Est-ce un acte de l'autorité publique, soit souveraine, soit locale ? N'est-ce qu'un ouvrage privé ?

(1) *Commentaire de l'ordonnance de la marine*, préf. pag. viij.
(2) *Traité des assurances*, préf. pag. vj.
(3) *Origine et progrès du droit et de la législation maritime*, pag. 240

La première de ces opinions a été embrassée par la plupart de ceux qui ont cru que le Consulat avoit été fait en Espagne. Les uns l'attribuent spécialement aux magistrats de Barcelone, et citent souvent cet ouvrage par le nom de *Lois barcelonaises* (1). L'erreur de ces écrivains paroît être la même que celle de Castillo, que j'ai relevée plus haut; ils confondent le Consulat proprement dit avec les ordonnances de Barcelone qu'on y a jointes, et considèrent le tout comme un seul et même code.

D'autres auteurs attribuent cette rédaction aux rois d'Arragon (2): mais, outre qu'ils n'en donnent aucune preuve, on peut demander par quelle singularité ces princes, qui publièrent un assez grand nombre de lois sur le commerce maritime, soit avant 1300, soit dans le cours du XIV.e siècle, n'auroient pas mis leur nom à un code bien autrement étendu que ces lois; comment ce code se trouveroit rédigé dans un style différent de celui de tous les actes législatifs et même des simples réglemens d'alors, dans un style qui annonce un ouvrage de doctrine, de pratique, plutôt qu'une loi; comment il ne s'en trouveroit pas de vestiges dans les archives de Barcelone, où nous voyons, d'après les pièces publiées par Capmany, qu'on enregistroit avec la plus grande exactitude les lois et les réglemens.

En raisonnant dans le système qui attribueroit le Consulat à la France, on est conduit aux mêmes réflexions. Ce n'est, en général, que dans le XIII.e siècle que la langue vulgaire a été substituée à la langue latine pour la rédaction des lois en France. Il suffit d'ailleurs de lire cette compilation pour être convaincu qu'il n'est pas possible de la considérer comme *loi* proprement dite, dans quelque pays qu'on suppose qu'elle ait été rédigée. On n'y voit aucun caractère de commandement; tout, au contraire, y démontre l'intention d'instruire par la doctrine, en rappelant les usages, en donnant les raisons qui les ont introduits ou modifiés.

Il est même évident que le Consulat, dans l'état où nous le possédons, n'est point un travail fait d'un seul jet. On y remarque des chapitres appartenant à une rédaction primitive, et d'autres qui servent de développemens. Lorsqu'on lit la fin de cet ouvrage, à commencer du chapitre CCXLIII [CXCVIII de mon édition], on est presque tenté de reconnoître un nouveau travail, qui répète souvent en substance, et quelquefois en termes identiques, les dispositions des chapitres précédens.

S'il est impossible de ne pas convenir que le Consulat n'est point une loi, ni même une coutume ou une ordonnance promulguée par l'autorité sou-

(1) Hier. Paul. *Descriptio urbis Barcinonæ*, apud Schot. *Hispania illustrata*, t. II, pag. 845. — Fontanella, *Senatûs Cathaloniæ Decisiones*, dec. 403, n. 3 et 7.

(2) Marquard. *De jure mercat.* cap. V, n. 39. — Targa, *Ponderazz. marit.* cap. XCII. — Casaregis, *Consolato*, præfat. — Émérigon, *Traité des assurances*, préf. pag. vj. — Marshall, *A treatise on laws of insurances*, pref. pag. xvj. — Millar, *Elements of the law relating to insurances*, introd. pag. 7. — M. Piantanida, *Giurisprudenza marittima commerciale*, t. I, pag. 1. — M. Daru, *Hist. de Venise*, chap. XIX, § 13. — M. Fanucci, *Storia de tre celebri popoli dell' Italia*, t. III, pag. 8.

veraine, ou rédigée par ses soins, peut-être pourroit-on, avec quelque vraisemblance, supposer qu'il a été fait pour l'utilité d'un corps chargé de juger les contestations commerciales, dans le double but de maintenir l'uniformité de la jurisprudence et de constater le droit qui devoit servir de règle pour les juges. On conçoit très-bien qu'un travail de ce genre a dû être fait peu à peu et s'accroître à mesure que des questions nouvelles se présentoient.

Comme il n'existe aucun renseignement qui serve de fondement à cette hypothèse, on peut supposer également que le Consulat a été rédigé par une personne privée.

Cette rédaction doit être attribuée aux mêmes causes qui, suivant ce que j'ai dit, t. I.er, page 304, ont produit les Rôles d'Oléron; et les circonstances étoient même plus favorables : les rédacteurs avoient bien plus d'élémens pour leur travail que ceux des Rôles d'Oléron, puisque Marseille, Barcelone, Valence, possédoient, sous le titre de coutumes ou statuts, des corps de législation dans lesquels on s'étoit occupé du commerce maritime, véritable et, pour ainsi dire, seul élément de la prospérité et de la puissance de ces villes. Ces statuts contenoient, indépendamment d'un certain nombre de règles de police locale, beaucoup de principes généraux dont il falloit que la pratique développât le mode d'application; d'ailleurs la plupart de ces statuts étoient écrits en latin, langue qui, familière encore aux jurisconsultes, n'étoit plus déjà celle du commun des hommes, et par conséquent les commerçans et les juges, ou arbitres qu'ils choisissoient dans leur sein, avoient un grand intérêt à posséder une sorte de manuel qui pût les guider dans leurs négociations propres, ou dans le jugement des contestations qui leur étoient déférées.

Il ne faut pas, toutefois, s'imaginer que le Consulat soit un code maritime complet. On n'y trouve point de règles sur le prêt à la grosse, dont plusieurs chapitres indiquent et supposent l'usage, et dont le statut de Marseille s'étoit occupé avec assez de détails dans le chapitre V du livre III. L'auteur du Consulat s'en référoit sans doute, à cet égard, au droit commun, c'est-à-dire, aux lois romaines, très-répandues à l'époque où je suppose qu'il a fait son travail, et dans lesquelles il a puisé un grand nombre de règles et d'axiomes généraux, sans toutefois qu'on puisse dire qu'il en ait adopté exactement les décisions en matière de droit maritime.

Quelle que soit, du reste, la cause qui ait donné lieu à la rédaction du Consulat, l'auteur, en supposant, ce qui est peu vraisemblable, qu'un seul homme l'ait rédigé, étoit assurément très-instruit des principes du droit romain, des Basiliques, et de la législation des villes de France et d'Espagne qui faisoient le commerce de la Méditerranée et des côtes d'Asie et d'Afrique. Voilà ce qui a pu faire dire à Grotius que le Consulat étoit formé des diverses législations des empereurs grecs d'Allemagne, des royaumes de France, d'Espagne, de Syrie, de Chypre, de Majorque, des

républiques de Venise et de Gènes (1); et c'est peut-être aussi le sens le plus raisonnable qu'on puisse donner au prétendu acte d'approbations et de confirmations, dont je crois avoir démontré la fausseté matérielle.

A une époque où les jurisconsultes s'occupoient peu de faire des commentaires sur les lois commerciales et maritimes, où toute la science étoit dirigée vers l'explication du droit romain et du droit canonique, et même encore plus vers l'étude scolastique que vers la pratique, un livre rédigé en langue vulgaire, facile à comprendre pour les navigateurs, dont il expliquoit les opérations sans aucun appareil de science, a pu et dû acquérir une grande réputation (2). Nous avons en France, indépendamment des Rôles d'Oléron, sur lesquels je me suis suffisamment expliqué dans le chapitre VIII, un exemple du même genre, qui se rattache à une époque beaucoup moins ancienne. Le *Guidon de la mer,* dont l'auteur n'est point connu, a été composé dans un temps où la France avoit produit les plus grands jurisconsultes qui aient paru après ceux dont les écrits forment le corps du droit romain. Cet ouvrage a été certainement rédigé par un commerçant instruit et modeste, qui a présenté en termes clairs et dans un ordre méthodique les règles des opérations qu'il avoit pratiquées, et son travail a fourni une des plus importantes bases de l'ordonnance de 1681.

Le Consulat, plus étendu que la compilation d'Oléron, à laquelle je crois qu'il est postérieur (3), et qui peut-être en a donné l'idée; offrant aux navigateurs de la Méditerranée le résumé des lois que chacun d'eux pratiquoit dans son pays; plus complet que chacune de ces lois, puisqu'il a emprunté de chacune d'elles ce qui manquoit aux autres et qu'il en a formé un tout, dut être apprécié, recherché, et, par la seule autorité du bon sens et de la sagesse, servir de guide dans les tribunaux de commerce. C'est ce qui explique l'empressement avec lequel on en a multiplié les éditions dès les premiers temps de l'imprimerie.

Je dois cependant, car il ne faut dissimuler aucune difficulté, faire une remarque importante, qui trouve naturellement sa place ici. Quelquefois le Consulat présente des décisions entièrement différentes des législations antérieures ou contemporaines à sa rédaction.

La contribution à laquelle le jet donne lieu en fournit un exemple frappant. Elle peut être considérée sous deux rapports : 1.° l'espèce de sacrifices qui donnent lieu à une contribution; 2.° le mode d'évaluation des choses contribuantes.

Sous le premier rapport, le droit athénien, le droit romain, le droit des Basiliques, le droit des Croisés, les Rôles d'Oléron, comme on l'a vu dans le tome I.er de ma collection, n'admettoient la contribution que dans le cas

(1) *De jure pacis et belli*, lib. III, cap. I, § 5, not. 4.
(2) De Luca, *Conflictus legis et rationis*, obs. 22.
(3) Macpherson, *Annals of commerce, manufactures*, &c. t. I, pag. 410, note 2.

où le jet avoit sauvé le navire. C'étoit aussi la règle adoptée à Pise, par le chapitre XIII du statut de 1161 ; à Marseille, par le chapitre XXX du statut de 1228 à 1254 ; à Barcelone, par l'ordonnance de 1340, art. 28.

La compilation rhodienne, la loi de Trani, et le *Capitulare nauticum* de Venise, avoient, comme on l'a vu t. I.er, page 141, étendu la contribution au naufrage et à la prise par les pirates, cas exclus par le droit romain et les autres législations que je viens de citer.

Le Consulat a admis les deux systèmes : le premier comme légal ; le second comme conventionnel, c'est-à-dire, comme n'ayant lieu qu'autant que les intéressés avoient fait un pacte appelé *agermanement*, par l'effet duquel toutes pertes ou sacrifices dans un accident quelconque donnoient lieu à la contribution, même dans le cas où la loi n'y obligeoit pas. Ainsi le Consulat a fait une sorte de transaction entre le droit ancien, conservé dans la plupart des pays maritimes au moyen âge, et le droit nouvellement introduit dans quelques autres.

Mais il n'en est pas ainsi pour le mode d'évaluation des choses sacrifiées et de celles qui doivent supporter la contribution. Le Consulat a adopté un système qu'on ne trouve dans aucune législation antérieure ou contemporaine.

Le droit romain et les Basiliques faisoient évaluer les choses sacrifiées suivant leur prix d'achat, et les choses sauvées suivant ce qu'elles valoient au lieu où se faisoit la contribution. Les Rôles d'Oléron avoient substitué à ce système imparfait une règle plus juste, et qui s'observe encore dans toute l'Europe : ils prescrivoient l'évaluation des choses perdues et des choses conservées d'après leur valeur au temps de la contribution. Le droit maritime des Croisés admit bien l'unité de base, mais il adopta la valeur d'achat tant des choses sacrifiées que des choses sauvées.

Toutes les législations des villes maritimes de la Méditerranée se sont conformées aux principes des Rôles d'Oléron. C'est ce qu'on lit expressément dans le statut de Pise, chapitre XIII ; dans celui de Marseille, livre IV, chapitre XXX ; dans l'ordonnance pour l'Arragon de 1340, art. 23. Cependant, au lieu de choisir entre les deux systèmes que je viens d'exposer, le chapitre XCVII [LII de mon édition] du Consulat en adopte un dont aucune des lois en vigueur dans les villes riveraines de la Méditerranée ne présentoit l'idée. Il veut qu'on évalue les marchandises au prix d'achat si le jet a été fait dans la première partie du voyage ; si, au contraire, il a été fait dans la seconde moitié, c'est le prix du lieu d'arrivée. On peut donc croire que l'auteur de cet ouvrage, tout en ayant beaucoup emprunté des législations existantes et connues au temps de sa rédaction, s'est aussi livré à ses propres inspirations, et a présenté des idées qui lui appartenoient ; c'est ce qui peut atténuer l'hypothèse qu'il auroit été rédigé pour l'usage et par ordre de quelque tribunal maritime de la Catalogne.

Mais, en attendant que des découvertes, sur lesquelles il n'est guère possible de compter, nous aient instruits à cet égard, quelle que soit la cause qui ait produit cet ouvrage véritablement remarquable malgré ses imperfections, il reste à savoir quel est le lieu de sa rédaction. Ce lieu, comme je l'ai déjà dit, est évidemment un pays où l'on parloit la langue romane; ce pays a dû être adonné au commerce maritime et avoir des relations avec l'Arménie, la Syrie, l'Égypte et les côtes septentrionales de l'Afrique, nommées dans les chapitres LXXVII, LXXVIII, CCLXXIV et CCLXXV [XXXII, XXXIII, CCXXIX, CCXXX de mon édition]: or, dans les contrées dont la langue romane a été le plus anciennement et est restée le plus long-temps le langage national, deux villes seules me paroissent réunir les conditions qui peuvent rendre probable que le Consulat y ait été rédigé; ces villes sont Marseille et Barcelone.

Un fait certain, c'est que ni dans les archives de Marseille, ni dans celles de Barcelone, on ne trouve d'indices qui puissent servir, je ne dis pas à prouver, mais à faire conjecturer que le Consulat ait été rédigé dans l'une ou l'autre. Un fait également certain, c'est que les usages, les monnoies, les mesures dont il est parlé dans le Consulat, étoient communs aux deux pays.

Si l'on ne se décidoit que par l'ancienneté commerciale, on pourroit sans doute attribuer le Consulat à Marseille. Son commerce a évidemment précédé celui de Barcelone; c'est l'aveu de Capmany, qu'on peut croire sur ce point, puisqu'il a traité, dans un ouvrage spécial et très-savant, de tout ce qui concerne le commerce de cette dernière ville, avec une partialité assez naturelle pour le lieu de sa naissance.

Au milieu des bouleversemens généraux ou particuliers qui ont changé plusieurs fois l'état de Marseille, ses habitans n'ont pas cessé de se livrer à la navigation. Dans un temps où les villes riveraines de la Méditerranée étoient encore sans industrie et sans commerce, Marseille, comme je crois l'avoir prouvé dans l'introduction de cet ouvrage, avoit des relations très-étendues avec les pays qui sont le plus fréquemment nommés dans le Consulat. Il est impossible de supposer qu'elle ait subsisté tant de siècles sans une législation maritime, commandée en quelque sorte par sa situation et les occupations habituelles de ses citoyens. Les auteurs attestent l'existence ancienne de ses lois (1); si le texte en a disparu, si les seuls vestiges qui en subsistent sont une rédaction de 1228, complétée et en quelque sorte refondue dans le cours des années 1252 à 1254, ces documens eux-mêmes prouvent qu'ils ne créent rien de nouveau, qu'ils rappellent des usages anciens, et qu'ils ont fixé par écrit ce qui depuis plusieurs siècles étoit dans la mémoire des peuples.

Il n'est pas sans utilité de faire remarquer que dans le Consulat, où l'on parle souvent de relations avec l'Espagne et d'autres pays, il n'est pas dit un mot de la France, notamment de Marseille. Ce silence, qui n'auroit rien

(1) Mornac, *Comm. ad Dig. de leg. rhod. de jactu*, fr. 2.— Gibalinus, *De universa rerum humanarum negociatione*, lib. IV, cap. XI, art. 2, n. 2.

d'étonnant si cette ville étoit la patrie du Consulat, semble extraordinaire si on veut l'attribuer à Barcelone; car cette ville a dû nécessairement avoir des rapports fréquens avec Marseille, non-seulement à cause du voisinage, mais parce que les habitans de ces deux villes parloient la même langue, et que tout le commerce maritime de la France avec l'Espagne orientale et méridionale ne pouvoit se faire qu'au moyen du port de Marseille ou de celui d'Arles.

Lange (1) a cru trouver une preuve que les Barcelonais étoient auteurs du Consulat, dans la probabilité que, livrés très-anciennement au commerce maritime, ils ont dû avoir des relations avec les Rhodiens, dont ils auroient adopté les lois. Mais, outre que cet argument suppose que la compilation dite rhodienne vient de l'île de Rhodes, et je crois avoir démontré le contraire dans les chapitres I et VI, outre que ce seroit porter l'existence de Barcelone à une époque vraiment fabuleuse, c'est en faveur de Marseille qu'on pourroit l'employer avec bien plus de succès. Cette ville existoit plusieurs siècles avant Barcelone; elle étoit une colonie grecque; et si l'on veut que le Consulat ait été emprunté des Rhodiens, Marseille a dû faire cet emprunt avant Barcelone.

Au surplus, sans m'arrêter à l'argument de Lange, qui, dans le fait, n'a rien de concluant, je dois dire avec sincérité qu'on peut faire valoir en faveur de Barcelone la plupart des considérations qui militent en faveur de Marseille. Quoiqu'elle soit moins anciennement commerçante, la navigation y a été très-considérable au moyen âge. Je ne crois pas qu'elle ait eu des lois maritimes fixes avant l'ordonnance de Jacques I.er de 1258; car c'est à tort que quelques écrivains ont cité les célèbres *Usatici* de 1068 (2): ils ne contiennent pas un mot sur les négociations commerciales et les contrats maritimes. Les chapitres *Quoniam periniquum* et *Omnes quippe naves* n'ont de rapport qu'au droit public et à la faveur que le souverain accordoit à la navigation. Toutefois, à l'époque où l'on peut fixer la rédaction du Consulat, l'ordonnance de 1258 existoit, et n'est pas un travail sans mérite. Les navigateurs de Barcelone ont pu s'instruire aussi des lois des villes riveraines de la Méditerranée, notamment des règles sur le droit maritime contenues dans la coutume que Jacques I.er donna en 1250 au royaume de Valence, et des usages de Marseille, dont un grand nombre de chapitres sur le droit maritime sont transcrits dans le Consulat, quelquefois littéralement et quelquefois avec des développemens. L'impartialité m'oblige d'ajouter que le dialecte roman, dans lequel nous possédons cet ouvrage, est, de l'aveu des hommes les plus instruits, celui qu'on parloit aux XIII.e et XIV.e siècles, et qui s'est encore conservé presque sans modification en Catalogne; tandis que le roman provençal parlé à Marseille, avant les altérations qu'il a subies sous la

(1) *Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum &c.*, pag. 48.
(2) M. Meyer, *Historia legum medii ævi celeberrimarum*, § 8.

domination des princes de la maison d'Anjou, a moins de ressemblance avec l'idiome du Consulat. Je dois reconnoître aussi que l'opinion commune a toujours considéré cette compilation comme originaire de la Catalogne; que les premières éditions connues ont été faites à Barcelone; que le manuscrit de la bibliothèque royale, plus ancien que ces éditions, y a probablement été écrit, puisqu'il contient la traduction catalane d'une coutume de cette ville qu'enfin aucun renseignement historique, aucune opinion, de quelque auteur que ce soit, ne désigne Marseille ou la Provence comme lieu dans lequel le Consulat auroit été rédigé; tandis que tous les auteurs qui l'ont cité, dans les temps les plus voisins de celui où il a été connu par la voie de l'imprimerie, l'ont unanimement attribué à Barcelone. Ainsi, quoique Français, quoique porté par des sentimens de reconnoissance, qu'aucun événement ne sauroit affoiblir, à faire valoir tout ce qui est en faveur de Marseille, je dois reconnoître franchement que les probabilités l'emportent en faveur de Barcelone.

Il me reste à rechercher, au moins par des conjectures, à quelle époque la rédaction du Consulat peut être fixée.

Je crois pouvoir assurer qu'elle n'est pas postérieure à 1400. En effet, c'est au commencement du XV.ᵉ siècle qu'ont paru en Europe les premières lois connues sur les assurances : la plus ancienne de ces lois est l'ordonnance des magistrats de Barcelone de 1435; puisqu'il n'existe pas d'indice de ce contrat dans le Consulat, il est naturel de le considérer comme antérieur. Si le contrat d'assurance eût été pratiqué lorsqu'il a été rédigé, il est évident qu'on en auroit parlé : le soin avec lequel tous les usages du commerce maritime y sont rappelés, ne permet pas d'en douter.

La rédaction est-elle antérieure de beaucoup au XV.ᵉ siècle? C'est une question plus difficile à résoudre.

Je me suis assez expliqué sur le document qui suppose que, depuis 1075 jusqu'en 1270, un grand nombre de princes et d'états ont accepté le Consulat. Le lecteur est en état d'apprécier les motifs qui me portent à n'en faire aucun usage dans cette discussion. Je vais chercher les raisons de décider dans des sources moins suspectes.

Quelque parti qu'on prenne entre Marseille et Barcelone, il importe de s'arrêter d'abord à une circonstance commune à ces deux villes, et d'après laquelle il est difficile de croire que le Consulat soit antérieur au XIII.ᵉ siècle.

Dans l'intervalle qui s'est écoulé de 1228 à 1254, Marseille procéda à la rédaction et à la révision définitive de ses statuts civils. Le livre IV et plusieurs chapitres des livres précédens furent consacrés au droit maritime.

Barcelone, soumise aux rois d'Arragon, et devenue très-florissante par les soins qu'ils donnèrent au commerce maritime, reçut, en 1258, du roi Jacques I.ᵉʳ, un statut dont j'ai déjà parlé.

Si le Consulat avoit existé en 1228, 1254 et 1258, cette existence n'eût pas été sans doute, pour les législateurs de Marseille ou de Barcelone, un motif qui dût les empêcher de rédiger des lois ou des réglemens maritimes obligatoires pour les juges et les particuliers : mais il est présumable que ces lois auroient été plus étendues qu'elles ne le sont; qu'on auroit profité du travail fait par les rédacteurs du Consulat pour prévoir et décider beaucoup de questions importantes traitées dans cet ouvrage, et sur lesquelles ces lois gardent le silence.

Mornac (1), Gibalinus (2), Vinnius (3), Giannone (4), disent expressément qu'il est du temps de S. Louis, dont le règne a commencé en 1226 et a fini en 1270; c'étoit aussi le sentiment de l'avocat général Servin dans son quarante-septième plaidoyer. Quoiqu'ils n'apportent aucun témoignage à l'appui de leurs assertions, cette opinion, professée par plusieurs écrivains, dans des lieux et des temps différens, pourroit, à moins qu'elle n'eût pris son origine dans le faux document cité plus haut, être considérée comme le résultat d'une sorte de tradition qui ne seroit pas à dédaigner.

On peut la fortifier par une circonstance assez remarquable. Pierre III, successeur de Jacques I.er, ayant, en 1283, créé la juridiction consulaire de Valence, autorisa les juges à prononcer d'après les coutumes de la mer, *ainsi qu'il est usité à Barcelone*. Voici les termes mêmes du diplôme : *terminent contractus et dissensiones inter homines maris et mercatores quæ juxta consuetudinem maris fuerint terminandæ, prout est in Barchinona fieri consuetum*. Enfin le réglement sur la procédure des consuls de Valence, dont on ignore la date, mais qui existoit certainement en 1343, puisqu'en cette année Pierre IV en ordonna l'exécution dans l'île de Majorque, porte, chapitre XXXI, que *les consuls jugeront d'après les règles écrites dans les coutumes de la mer*.

Si l'on applique les expressions du diplôme et du réglement au Consulat, on peut en conclure qu'il étoit connu et suivi à Barcelone dès 1283. C'est l'opinion de Capmany, qui toutefois se borne à l'énoncer, sans autre preuve que les conjectures dont je viens de rendre compte (5).

Néanmoins ces inductions ne me semblent pas décisives. Le privilége de 1283 pourroit faire allusion à l'institution des juges consuls qui venoit d'être introduite, en 1279, à Barcelone (6). En raisonnant, comme on dit en logique, *secundùm subjectam materiam*, et en considérant de quoi il s'agit dans l'acte de 1283, on peut facilement supposer qu'il eut pour objet de donner aux consuls de Valence les mêmes pouvoirs, les mêmes attributions,

(1) *Comment. in Pandect* ad leg. 9 Dig. lib. XIV, tit. II, *De lege rhodia de jactu*.
(2) *De universa rerum humanarum negotiatione*, lib. II, cap. I, art. 5.
(3) *Epist. dedicat. Comment. Peckii ad rem nauticam ;* not. *b* ad leg. 1, *De lege rhodia de jactu*.
(4) *Storia civile del regno napolitano*, lib. XI, cap. VI.
(5) Capmany, *Codigo de las costumbres maritimas*, disc. del editor, pag. xxj.
(6) Capmany, *Memorias historicas sobre la marina*, &c. t. II, pag. 367.

qu'aux consuls créés précédemment à Barcelone en 1279; et quand on voudroit appliquer les mots *prout est in Barchinona fieri consuetum,* et ceux du chapitre XXXI du réglement, à des lois sur les conventions maritimes, il est possible qu'on ait entendu parler de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258, qui précisément avoit été rédigée à la prière des conseillers et prud'hommes de Barcelone, investis de la juridiction commerciale avant l'établissement des consuls : en effet, cette ordonnance statuoit sur plusieurs objets de droit maritime non prévus dans la coutume concédée par le même roi à la ville de Valence en 1250.

Voici d'ailleurs une autre considération d'après laquelle on pourroit croire que le Consulat, au moins tel que nous le possédons, est postérieur à 1340. En cette année, le roi Pierre IV publia à Barcelone une loi en trente-trois articles, imprimée dans toutes les éditions du Consulat sous le titre de *Capitols del rey en Pere.* Le fond de ces articles, si l'on en excepte deux relatifs à la police locale du port de Barcelone, se retrouve dans le Consulat, avec des développemens qui attestent le commentaire d'un texte antérieur. Le Consulat contient en outre un grand nombre de règles importantes, qu'on ne trouve pas dans cette ordonnance : or les rédacteurs, qui, dans le préambule, annoncent l'intention de compléter la législation, eussent-ils omis de les insérer dans leur travail et de les munir de la sanction publique? On peut en dire autant d'une ordonnance de 1343 des conseillers et prud'hommes de Barcelone sur les négociations maritimes.

Ces réflexions conduiroient à conclure que le Consulat n'a été rédigé qu'au XIV.e siècle, et c'est l'opinion d'un savant Catalan, M. Jose Salat, dans un ouvrage inédit, intitulé *Ensayo de una bibliotheca catalana,* dont M. le marquis de la Roche-Saint-André, consul de France à Barcelone, a bien voulu m'envoyer un extrait (1). J'aurois désiré que le temps et les circonstances m'eussent permis de correspondre avec ce savant pour connoître les motifs de son opinion. J'ai mis les miens sous les yeux du lecteur.

Je ne nie pas, au reste, qu'il n'y ait beaucoup d'incertitude sur la question; car le premier document incontestable où le Consulat soit nommé est une ordonnance des magistrats de Barcelone de 1435, dont les chapitres III et V désignent cet ouvrage par le titre qu'il porte maintenant et en citent exactement le texte.

Je dois dire aussi qu'aux auteurs déjà cités qui reportent au XIII.e siècle la rédaction du Consulat, on doit ajouter Fischer, Geschichte des teutschen Handels, tome I.er, page 739, et M. Meyer, *Historia legum medii ævi celeberrimarùm,* § 17. Le premier, trouvant dans le traité de la ville d'Arles avec Pise, fait en 1221, une clause relative aux captures d'effets ennemis sur des navires amis, en a conclu que ce traité confirmoit le chapitre CCLXXIII,

(1) C'est aussi l'opinion de Park, *A system of the laws of marine insurances,* pref., et de Marshall, *A treatise on the laws of insurances,* pref. pag. xxvj.

s'il a cité d'après la traduction italienne, hollandaise ou allemande, et CCLXXVI d'après les textes originaux, qui traite des prises; il en tire la conséquence que le Consulat existoit et servoit de règle sur le droit maritime au XIII.e siècle. Mais le traité, qu'on peut lire en entier dans Muratori (1), ne cite point le Consulat : les rapports de quelques chapitres avec les principes contenus dans ce traité ne prouvent rien; car il est évident que le Consulat, quelle que soit l'époque de sa rédaction, a recueilli les usages en vigueur dans les différens pays maritimes.

M. Meyer croit que cet ouvrage n'a pas été rédigé après 1267, parce qu'il n'y est pas question de la juridiction des consuls qu'un privilége de cette année autorisa les magistrats de Barcelone à établir dans les pays étrangers. Mais cet argument n'est pas décisif, puisque l'ordonnance de 1340, bien postérieure à celle de 1267, ne parle point non plus de ces consuls. On en conçoit aisément la raison. Le droit de juridiction des consuls d'un pays dans un territoire étranger est une dérogation au principe de la souveraineté territoriale. Il ne suffisoit pas que le roi d'Arragon eût autorisé les magistrats municipaux de Barcelone à établir des consuls dans les pays étrangers; il falloit encore que la juridiction de ces officiers fût consentie et reconnue par les souverains des lieux : or rien ne prouve qu'à l'époque où l'ordonnance de 1340 a été faite, et au temps de la rédaction du Consulat, la juridiction des consuls de Barcelone en pays étranger fût bien et incontestablement en exercice.

J'ai dit plus haut que les Rôles d'Oléron me paroissoient antérieurs au Consulat, et que peut-être ils en avoient donné l'idée; ce n'est point, je l'affirme, un mouvement de vanité nationale qui m'a suggéré cette observation. Dans un travail du genre de celui que j'ai entrepris, on ne doit mettre d'amour propre qu'à rechercher la vérité. J'ai été conduit à cette conséquence par l'étude approfondie de l'une et de l'autre compilation. On verra par les notes qui accompagneront le Consulat, que la partie primitive des Rôles d'Oléron, la seule, on le sent bien, dont il puisse être ici question, se trouve en substance, quelquefois même en termes identiques, dans le Consulat. Cleirac en conclut (2) que le Consulat a été la source des Rôles d'Oléron. Mais peut-on croire que si le Consulat eût existé à l'époque où ces Rôles ont été rédigés, les rédacteurs eussent borné leurs emprunts à un si petit nombre d'articles? N'est-il pas plus probable que ces Rôles, incomplets et imparfaits comme devoit l'être une compilation primitive, dans un temps où les lumières étoient rares, ont pu et dû être développés par les rédacteurs du Consulat, qui avoient à leur disposition les riches matériaux qu'offroient les législations maritimes publiées au XIII.e siècle à Marseille, à Valence, à Barcelone, dont il leur a suffi d'élaguer ce qui n'étoit que de pur intérêt local?

(1) *Antiquitates Italicæ medii ævi*, t. IV, col. 398.
(2) *Us et Coutumes de la mer*, page 8.

Qu'il me soit permis d'offrir, parmi plusieurs exemples que j'aurois pu accumuler, une preuve que le Consulat a développé et perfectionné les Rôles d'Oléron. L'article 25 de ces Rôles prononce la peine de mort contre le pilote qui perd le navire dont il a déclaré répondre. Je me borne à citer ma traduction; il sera facile de vérifier le texte, t. I.er, page 340 : « Lorsque « des locmans ont déclaré répondre, sur leur tête, de la conduite d'un na- « vire, s'ils le perdent ou l'exposent à périr, le patron, les matelots ou mar- « chands qui leur coupent la tête, ne sont passibles d'aucune peine; mais, « avant de tuer un locman dans ce cas, il est convenable de s'assurer s'il « n'a pas de quoi payer. »

La même disposition est contenue dans le chapitre CCL du Consulat et CCXLVII des traductions italiennes [CCV de mon édition], et voici en quels termes : « Si, par événement, celui qu'on aura pris pour pilote ne « connoissoit pas les parages qu'il annonçoit connoître, de manière que cet « homme ne puisse tenir rien de ce qu'il aura promis, dans un tel cas il « doit perdre à l'instant la tête, sans aucune rémission et sans aucune « grâce. Le patron peut, s'il le veut, la lui faire couper sans qu'il soit né- « cessaire de s'adresser à la justice, s'il ne le veut, parce que le pilote « l'aura trompé et l'aura mis en péril de se perdre, lui et tous ceux qui « l'accompagnoient, le navire et toute la cargaison. Néanmoins le patron ne « sera pas seul juge pour décider si celui qui a été pris pour pilote doit « perdre la tête; cette mesure doit être résolue par le contre-maître, les « marchands et tout l'équipage du navire. Si tous ceux qui viennent d'être « désignés, ou la majeure partie, reconnoissent et décident que le pilote « doit perdre la tête, il la perdra; et s'ils ne sont pas d'avis qu'il la perde, il « ne la perdra pas : mais ce qu'ils résoudront sera fait, et rien autre chose. « Le motif de cette décision est que si un homme étoit à la merci des « patrons, il pourroit arriver qu'ils désirassent que celui contre qui ils ont « de la haine perdît la tête, afin de conserver le salaire qu'ils lui avoient « promis et qu'ils devoient lui donner : car parmi les patrons il y en a qui « manquent de bon sens, comme parmi les autres hommes; et encore plus, « il y a beaucoup de patrons qui ignorent ce qui doit aller en avant ou en « arrière, et ce que c'est que la mer. Il seroit donc injuste qu'un homme « perdît la vie par le caprice ou par la seule volonté du patron. Ainsi tout « homme qui se met pilote doit prendre garde, avant de se donner pour « tel, s'il peut ou sait tenir ce qu'il promettra, afin que la peine ci-dessus « ne lui puisse être appliquée, ni aucun autre dommage. »

N'est-il pas évident que la disposition originale, imparfaite sans doute par le laconisme de sa rédaction, se trouve dans les Rôles d'Oléron, et que le Consulat, en l'adoptant, l'a rédigée avec les modifications et les explications que l'expérience avoit introduites? L'examen attentif du Consulat offrira plusieurs autres exemples semblables. Je me borne à citer encore les cha-

pitres CC des éditions vulgaires [CLV de mon édition] et CCLXVII [CCXXII de mon édition], qu'on pourra comparer avec les articles 14 et 16 des Rôles d'Oléron; les notes contiendront les autres indications.

Si l'on me demande comment la connoissance des Rôles d'Oléron étoit parvenue dans la Méditerranée, je répondrai d'abord que c'est par la même voie qui, dans l'hypothèse de Cleirac et de ceux qui prétendent que le Consulat est la source de ces Rôles, auroit pu faire connoître les usages de la Méditerranée aux navigateurs de l'Océan, c'est-à-dire, aux relations que les croisades avoient produites entre eux. J'ajouterai que les Rôles d'Oléron étoient connus dès 1266 dans le royaume de Castille, ainsi qu'on l'a vu tome I.er, page 301, et qu'il est dans l'ordre naturel des choses que cette connoissance ait passé de la Castille à l'Arragon. Ces deux royaumes, je le sais, étoient souvent en hostilité; mais l'état de guerre n'est pas toujours un obstacle à la communication des lumières : d'ailleurs un grand nombre de documens rapportés par Capmany (1) attestent les liaisons commerciales des Catalans avec les états de Léon et de Castille; de leur côté, les Castillans faisoient un commerce habituel avec l'Andalousie, dont les Barcelonais fréquentoient les ports; c'est, à mon avis, bien plus qu'il n'en falloit pour donner aux rédacteurs du Consulat la connoissance des Rôles d'Oléron (2).

Comme je ne veux rien omettre sur ce qui est relatif à l'origine du Consulat, je crois devoir faire connoître aux lecteurs une anecdote assez singulière que rapporte Verwer dans son ouvrage intitulé *Nederlands See-Rechten*, pages 42 et 45; elle ne tendroit à rien moins qu'à attribuer le Consulat au Nord de l'Europe, et même aux habitans de l'île de Gothlande, et à le confondre avec la compilation de Wisby, qui a fait l'objet du chapitre XI de mon ouvrage. Je me borne à laisser parler Verwer, n'ayant aucun moyen de discuter ni de vérifier son récit.

Après avoir rendu compte de tous les soins qu'il avoit pris pour obtenir quelque exemplaire de la compilation de Wisby en langue originale, qu'il supposoit être la gothique, et le résultat infructueux de ses démarches, il dit :

« En janvier 1697, je reçus la visite d'un Suédois qui m'étoit adressé « pour des affaires de commerce. Comme il se disoit amateur et même con- « noisseur d'antiquités suédoises, gothiques et runiques, je le questionnai sur « l'ancien droit maritime de Wisby; je lui montrai l'exemplaire suédois qui « a été publié par Hadorph en 1688; il le parcourut et secoua la tête; il « me montra alors un petit livre carré manuscrit, sur le frontispice duquel

(1) *Memorias historicas sobre la marina* &c., t. II et IV *passim*.

(2) Je ne dois point dissimuler que M. Schlegel, pag. 186 d'un curieux et savant mémoire qu'il a publié en 1827, sous le titre Om de gamle Danskes rets forvaaner og autonomie, est d'une opinion différente de la mienne. Mais il ne connoissoit les Rôles d'Oléron que d'après Cleirac; il a dû être entraîné par son autorité et par l'immense réputation du Consulat : un écrivain aussi judicieux devoit même avoir beaucoup de doutes sur l'ancienneté des Rôles, qu'il ne trouvoit que dans un français du XVI.e siècle.

« se trouvoit ce titre suédois : Detta âre then gambla Giotlandzka skeråtta « finden i Roma 1522; *Voici les anciennes lois maritimes de Gothlande,* « *trouvées à Rome en 1522.* C'étoient, selon lui, celles que je cherchois. « Il en faisoit le plus grand cas, non comme un monument de jurisprudence « maritime (car il n'y étoit pas très-versé, et pouvoit à peine comprendre son « manuscrit), mais comme un objet d'antiquité qui rentroit dans ses goûts ; « il en étoit épris au point qu'il ne vouloit pas s'en dessaisir un seul instant. « Au-dessous du titre que je viens de rapporter, se trouvoient en suédois, « mais écrits postérieurement d'une autre main, les mots dont voici la traduc- « tion : *Ces lois maritimes de Gothlande ont été copiées à Rome, au château* « *de Saint-Ange, par un moine suédois nommé* Johannes de Rupe-cæsa; *et* « *cet exemplaire a été apporté en Suède par Jean Messenius, et donné en* « *présent à Magnus Olaüs Astrophorus, pasteur,* &c. Je fus extrêmement « curieux de connoître le contenu de ce livre; nous le parcourûmes en- « semble : il n'avoit ni intitulé ni fin; il se composoit de cent trente-huit « articles ou chapitres, avec une table des matières par ordre alphabétique, « à la suite de laquelle étoient écrits, de la même main ancienne que le « corps du livre, ces mots : *Descripsi Romæ anno Domini 1522. Frater* « *P. M.*

« Au-dessus de chaque article se trouvoit un argument ou indication du « contenu. Mon antiquaire m'affirma que le style étoit entremêlé de vieux « mots suédois, et qu'il s'y trouvoit des tournures de phrases inintelligibles au « lecteur sans le secours d'un antiquaire. C'étoit une écriture de moine qui ne « ressembloit guère à celle qui étoit usitée avant l'invention de l'imprimerie, « ni même à celle du vieux manuscrit des lois maritimes des Pays-Bas, dont « j'ai parlé dans la préface (1); mais elle en approchoit : je ne puis mieux « comparer cette écriture qu'à la forme des lettres que Désiré Érasme de « Rotterdam a découvertes dans la bibliothèque de la ville de Gouda. En « lisant au-dessus de l'article 26, Käkna goßens utkastade werd, c'est-à-dire, « *comment doit se faire l'évaluation des marchandises jetées,* je me rappelai « avoir lu un titre littéralement semblable dans le livre du droit maritime « italien : *Il Consolato del mare.* Commençant donc à confronter notre ma- « nuscrit avec le Consulat de la mer, nous en trouvâmes le contenu en entier « dans ce livre italien. Je ne cessai d'importuner mon Suédois jusqu'à ce « qu'il m'eût copié de sa propre main et qu'il eût collationné avec moi les « argumens ou suscriptions des cent trente-huit articles. J'examinai alors « quels étoient les chapitres du Consulat qui s'y rapportoient, et je trouvai « que tous les chapitres de cet ouvrage, à partir du quarante-quatrième (2)

(1) Ces lois sont celles qui portent le nom de Damme, dont il est question dans le chapitre XI ci-dessus, tome I.er de cette collection.

(2) Ce chapitre XLIV dans la traduction italienne répond précisément au chapitre XLVI des éditions catalanes, qu'on verra être le chapitre I.er du Consulat véritable.

« jusque presque à la fin, étoient absolument les mêmes que ceux du livre « suédois, non-seulement en substance, mais même beaucoup d'entre eux « mot pour mot.

« Ainsi voici, selon moi, la clef de l'affaire; quiconque possède le Con- « sulat de la mer a en même temps les antiques lois de Gothlande ou de « Wisby, ou du moins ce qui nous en reste.

« Je pense que tout ce que nous en avons maintenant ne sont que des « fragmens, que le suédois est l'original, et l'italien une traduction, parce « que le style du manuscrit suédois est clair, extrêmement concis, bref, en « style de loi, tandis que l'italien est long, verbeux, rempli de gloses et de « périphrases; qui sait si toute la fin n'est pas une simple périphrase? De là « vient que l'italien a deux cent cinquante-quatre chapitres, tandis que le « texte suédois n'a que cent trente-huit articles. On avoue même franchement « dans le Consulat que son contenu, c'est-à-dire depuis l'article 44, n'est « point au fond du droit italien; on dit que ce sont des usages que les an- « cêtres ont reçus des *hommes sages qui ont visité et parcouru le monde.* « *Voici,* y est-il dit, *les bonnes coutumes et les bons réglemens relatifs* « *aux négociations maritimes que les hommes sages qui parcoururent* « *l'univers ont communiqués à nos ancêtres,* &c.

« Ceux que l'on nomme ainsi *hommes sages,* sont probablement les « moines et les ecclésiastiques romains; car ces *hommes sages* ont, de tout « temps, travaillé à apporter à Rome tout ce qu'il y avoit de rare et de re- « marquable dans toutes les parties du monde, et y ont sans doute apporté « également ces articles des lois de Gothlande (1). Quelques siècles après, « lorsque les guerres et les révolutions en eurent effacé tout souvenir en « Suède, d'autres ecclésiastiques suédois ayant retrouvé ce document antique « dans la bibliothèque du Vatican, se sont amusés à le copier, et l'ont rap- « porté en Suède; il paroît probable qu'il est tombé entre les mains du « docteur *Johannes Messenius,* chirurgien et prêtre catholique, vers l'an- « née 1522; ce Messenius étoit un homme très-célèbre parmi les Suédois, « à cause de ses vastes connoissances dans les antiquités suédoises, go- « thiques et runiques, et Samuel Puffendorf le cite souvent comme un « grand savant.

« Il est également évident, d'après ce qu'on a rapporté plus haut, que « le docteur Messenius n'a point déposé ce livre dans quelques archives pu- « bliques, mais qu'il l'a donné à un particulier amateur, le pasteur Magnus « Olaüs. Il seroit possible que l'on retrouvât encore maintenant dans la biblio- « thèque du Pape un exemplaire en caractères antiques; mais, quoique j'eusse

(1) J'ai conservé ce passage pour éviter le reproche d'avoir altéré la citation. Il prouve combien l'esprit de prévention religieuse peut dicter d'injustices ridicules. Il n'est personne qui n'entende et ne comprenne très-bien le sens des termes du Consulat, et qui ne sache que les mots *savis homes, qui per lo mon comensarent anar,* c'est-à-dire, *les hommes sages qui parcoururent le monde,* ne désignent rien moins que des ecclésiastiques et des moines.

« pu me livrer moi-même à cette recherche, j'ai mieux aimé laisser quelque « chose à faire après moi. »

Je crois bien que Verwer n'a pas voulu abuser de la crédulité de ses lecteurs; je dois même dire qu'il n'y avoit aucun intérêt pour l'opinion qu'il a adoptée. En effet, il a écrit dans la seule vue de prouver que la compilation dite de Wisby étoit composée en presque totalité des Usages de Flandre et de Hollande : ce système étoit affoibli et contrarié, si le fait que le voyageur suédois lui avoit raconté étoit exact.

Mais, en supposant l'anecdote véritable, je pense que Verwer a été dupe d'une fable que le voyageur suédois avoit peut-être lui-même racontée de très-bonne foi, comme il l'avoit reçue. Le manuscrit que Verwer dit avoir vu contenoit une série de cent trente-huit articles, qui, d'après la copie qu'il donne de leurs rubriques, correspondent à la presque totalité des chapitres dont se compose le véritable Consulat de la mer; c'est-à-dire, depuis le chapitre XLVI des éditions vulgaires (XLIV dans les traductions italiennes) jusqu'au chapitre CCXCVII (CCXCIV des traductions italiennes). Tout ce qu'on peut en conclure, c'est que quelque Suédois avoit composé dans sa langue une analyse du Consulat; car il suffit de lire la compilation entière pour être convaincu qu'elle est une production des côtes de la Méditerranée, et d'un pays qui faisoit habituellement le commerce avec l'Orient. Le manuscrit portoit le titre Gambla Giotlandtzka, que Verwer traduit par *loi de Gothlande*, d'où il conclut qu'il s'agit des lois de Wisby; peut-être est-ce le résultat d'un malentendu. Les provinces méridionales connues dans le moyen âge sous le nom de Septimanie, et dont les Visigoths avoient été en possession jusqu'au moment où ils en furent chassés par les souverains de France, étoient aussi appelées quelquefois Gothie, du nom des premiers conquérans. La Catalogne en faisoit partie, et souvent on la désigne sous le nom de *Gotholonia*, d'où est venu le mot *Catalonia*, et enfin *Catalogne* (1). C'est probablement la traduction en suédois de ce mot *Gotholonia* qui aura trompé le voyageur dont parle Verwer, et Verwer lui-même; et c'étoit peut-être aussi tout ce que le mot Giotlandtzka signifioit dans la pensée du rédacteur de l'extrait de 1522. Il en résulteroit qu'un moine suédois avoit fait à Rome une traduction du Consulat; ce qui n'a rien de surprenant, puisque dès 1494 il étoit imprimé, et que certainement il en existoit des manuscrits.

J'ai voulu m'assurer s'il seroit possible de découvrir à Rome le manuscrit d'après lequel, selon Verwer, avoit été fait l'extrait ou la copie du voyageur suédois. Je me suis en conséquence adressé au savant M. Mai, qui n'a pas dédaigné, pour me rendre service, de se distraire de ses importans travaux. Il termine la lettre qu'il a eu la bonté de m'écrire le 1.er mai 1826, et dans laquelle il me rendoit compte de quelques autres recherches, par

(1) P. de Marca, *Marca Hispanica*, pag. 329, 447 et 954. — Baluze, *Capitul. regum Francorum*, t. II, col. 1044, 1083, 1118, 1245, 1287, 1500.

ces mots : « Porrò neque libellum à Johanne monacho de Rupe-cæsa de-« scriptum, neque legem illam maritimam quæsitam à me, licet uspiam « deprehendi. »

Il me reste à parler des diverses éditions du texte original et des traductions du Consulat.

Je dois placer au premier rang un manuscrit de la bibliothèque royale. Il est du fonds Cangé, n.° 114, format petit *in-fol.*, à deux colonnes, en papier fort, mais assez grossièrement fabriqué, et ne porte pas de date. A ne s'en tenir qu'à la dernière des pièces qu'il contient, qui est une ordonnance sur les assurances de 1436, additionnelle à celle du 21 novembre 1435, on pourroit croire qu'il n'est pas antérieur à la seconde moitié du XV.ᵉ siècle; mais la copie de ces pièces a pu être faite quelque temps après celle du Consulat, dont l'écriture est certainement plus ancienne et paroît être de la fin du XIV.ᵉ siècle.

Ce manuscrit peut être divisé en six parties très-distinctes.

La première partie consiste en dix feuillets sans pagination, contenant une table des chapitres, qui, dans l'origine, ne comprenoit que les rubriques du Consulat, du réglement sur les courses et de diverses ordonnances de Barcelone, c'est-à-dire, des quatrième, cinquième et sixième parties, dont je donnerai plus bas la description; mais on y a ajouté, d'une écriture plus récente, le titre de la troisième partie, qui est le réglement pour les consuls de Valence.

La seconde partie consiste en cinq feuillets sans pagination, contenant une coutume civile de Barcelone, connue sous le nom vulgaire *den Sancta Cilia*, relative aux servitudes des édifices (1). On peut croire que ces feuillets ont été compris par erreur dans la reliure du manuscrit, car il n'en est pas fait mention dans la table dont je viens de parler.

La troisième partie consiste en huit feuillets aussi sans pagination, contenant les quarante-deux chapitres relatifs à l'élection et à la procédure des consuls de Valence, tels qu'on les trouve dans les éditions du Consulat; mais ces chapitres n'y sont point précédés de sommaires.

La quatrième partie est le commencement d'une pagination qui se continue jusqu'à la fin du manuscrit. Elle contient le Consulat, en tête duquel sont deux chapitres sur le calcul des portées des navires venant d'Alexandrie, dont un seul se trouve dans les éditions imprimées. Le Consulat commence au verso du premier feuillet de cette partie, sans autre titre que ces mots, en encre rouge : *Dels bons stablimens è costumes de la mar.* Les chapitres ne sont point numérotés; mais chacun porte une rubrique (2) écrite

(1) Cette coutume est imprimée pages 71 et suivantes du tome II des Pragmatiques de Catalogne, publiées en 1589. Les auteurs sont divisés sur le point de savoir si elle a été rédigée sous le règne de Jacques I.ᵉʳ ou de Jacques II, ce qui fait peu de différence pour l'époque. Voir Salat, *Tratado de las monedas labradas en el principado de Catalunya*, t. I.ᵉʳ, pag. 202.

(2) Quelques additions à ces titres et quelques petites notes en marge ont été faites après coup, en encre ordinaire et d'une autre main; elles sont insignifiantes

en encre rouge qui en indique l'objet : ces rubriques sont assez généralement différentes de celles qu'on trouve en tête des chapitres dans les éditions imprimées. Presque toujours elles consistent dans les premiers mots des chapitres ; ce qui fait que souvent elles en font moins connoitre l'objet que celles des textes imprimés. Tout porte à croire que le copiste du Consulat n'entendoit pas y ajouter d'autres pièces ; car le *verso* du folio 148 ne contient que les deux dernières lignes du dernier chapitre, avec cette formule de clôture : *Finit es lo libre è acabat. Gloria è laor sia dada à Jehu Christ. Amen.* Ce folio, qui n'est point rempli, est le dernier du cahier, et n'a point, comme les cahiers précédens, de *réclame* pour annoncer qu'il fait un tout avec ceux qui le suivent.

La cinquième partie consiste dans le réglement sur les courses maritimes, d'une écriture meilleure et plus moderne que les autres pièces, sous le titre : *Aci parla de les naus armades è de les galeas è de les sageties com deuen partir, ne com deuen pagar à aquells qui ab elles hiran.* Après le dernier chapitre, qui est sur le *verso* du folio 164, non rempli, on lit encore : *Finito libro, sit laus et gloria Christo.* Le folio 165 est entièrement blanc.

La sixième partie commence au folio 166 et va jusqu'au folio 188, dernier du manuscrit ; elle est intitulée : *Aci comencen los usatges de Barchinona.*

L'ordonnance de Pierre IV, roi d'Arragon, de 1340, imprimée à la suite de la pièce précédente dans les éditions ordinaires, commence à ce folio 166 jusqu'au *verso* du folio 174 ; le préambule et le mandement d'exécuter, qui dans les imprimés sont en langue vulgaire, se trouvent en latin dans ce manuscrit. Cette pièce finit sur le *verso* du folio 174. Au bas du *verso* du folio 174 et sur une partie du *recto* du folio 175, sont quatre articles inédits sur les droits dus aux consuls en Sardaigne. Sur le *recto* du folio 175 et le *verso*, se trouve le document dont j'ai déjà parlé, qu'on a considéré comme constatant les acceptations du Consulat par différens princes et états souverains. Au bas du *verso* du folio 175 commence une ordonnance, sans date (1), pour les consuls en Sicile, qui se termine au *verso* du folio 178. A ce *verso*, commence une ordonnance sur les assurances de Barcelone, du 21 novembre 1435, qui ne se trouve point dans les éditions imprimées ; elle finit avec le *verso* du folio 182. Au folio 183 *recto*, commence l'ordonnance, du même jour, des magistrats de Barcelone, sur la police de la navigation, qui est dans les éditions imprimées ; elle finit avec le *verso* du folio 185. Sur le *recto* du folio 186 sont deux lois en latin, faites par Jacques I.er en 1269 et en 1271, sur les marchandises données en commande. A la suite, sur le même folio et le *recto*, deux chapitres en latin du *Recognoverunt pro-*

(1) Capmany, *Memorias historicas sobre la marina* &c., t. I, page 188, la date de 1341.

ceres, statut concédé à Barcelone par le roi Pierre III en 1283. Le premier des statuts de Jacques I.er ne se trouve point dans les éditions imprimées; les trois autres pièces y sont en catalan seulement. Sur le *verso* du folio 186 est une pragmatique d'Alphonse, de 1428, relative aux changes et autres actes de commerce; elle finit au *verso* du folio 187. Sur le reste de ce *verso* et sur le *recto* du folio 188 est l'ordonnance des magistrats de Barcelone du 14 août 1436, qui corrige celle de 1435 sur les assurances. Ces deux dernières pièces ne sont point dans les éditions imprimées.

Toutes ces pièces sont divisées par articles ou chapitres portant, en encre rouge, des titres qui en indiquent l'objet, et qui diffèrent presque tous de ceux qu'on lit dans les éditions imprimées.

Le Consulat, ayant été rédigé, au plus tard, dans la seconde partie du XIV.e siècle, et au plus tôt dans le XIII.e siècle, a dû circuler manuscrit avant d'être imprimé. On en trouve la preuve dans ce passage de Jérôme Paul, qui a composé une description de Barcelone vers l'année 1491 : « Ædilitiæ sunt et mercatoriæ leges: per has judicium ex bono et æquo et « sub compendio redditur ab duumviris qui *consules* appellantur, unde « *consulares leges* dictæ sunt : quarum hac tempestate non in ea urbe modò « usus viget, sed per cunctas fermè maritimas civitates nauticæ et merca- « torum controversiæ hujusmodi legibus, vel ex his depromptis, summâ « cum auctoritate terminantur; utque *Rhodias* olim, ita plerique nunc per « orbem *Barcinonias leges* appellant (1). »

Je doute cependant qu'avant l'invention de l'imprimerie cet ouvrage ait été répandu au loin; et ce que dit Jérôme Paul de la conformité des lois d'un grand nombre de villes maritimes avec le Consulat, me paroît résulter bien plus de ce que les rédacteurs de cet ouvrage ont emprunté des lois de toutes les villes dont leur expérience leur avoit donné la connoissance, que de ce que le Consulat auroit servi de modèle aux législateurs de ces villes.

Au reste, on ne peut douter de l'existence de plusieurs manuscrits avant les premières impressions. Celui de la bibliothèque royale offre quelques passages qui ne se trouvent dans aucune des éditions imprimées. Les fautes nombreuses qu'il contient, consistant presque toujours dans des omissions de lignes qui commençoient ou finissoient par le même mot, prouvent qu'il a été copié sur de plus anciens exemplaires. D'ailleurs la préface de l'édition de 1494, la plus ancienne de celles qu'on trouve dans les bibliothèques et dans les dépôts publics, atteste qu'elle a été faite avec le secours de plusieurs manuscrits comparés. Voici comment s'exprime l'auteur, dont je me borne à traduire les expressions :

« Parce que dans le livre du Consulat se trouvent beaucoup d'altérations, « tant dans les expressions que dans les décisions, et beaucoup d'erreurs :

(1) Schot, *Hispania illustrata*, t. II, pag. 845.

« pour remédier à cela, moi François Celelles, par seule charité, et avec « beaucoup de travail, après avoir conféré et m'être consulté avec des per- « sonnes expertes et anciennes, tant patrons de navires que marchands, « matelots et autres, après avoir cherché plusieurs manuscrits, je me suis « efforcé de corriger le présent livre autant que cela m'a été possible. »

L'édition de 1494 ne paroît pas avoir été connue de Capmany. Il déclare, page 16 de sa préface, que celle de 1502 est la première, *impreso la primera vez en Barcelona en 1502;* cependant cette édition de 1494 est indiquée par Mendez, *Historia typographica,* page 106. Boucher prétend en avoir trouvé un exemplaire « enfoui, dit-il, sous les décombres de la litté- « rature depuis trente ans » (1). Je présume qu'il n'avoit pas fait cette découverte à la bibliothèque royale, où l'on peut à tout instant et sans peine trouver l'édition dont il s'agit, grâce à l'ordre et à la promptitude du service qui existent dans ce magnifique établissement, et à l'obligeance de MM. les conservateurs. Il donne à l'exemplaire dont il parle le nom d'*original;* ce qui veut dire sans doute, dans sa pensée, l'*édition originale* ou *princeps :* mais on verra bientôt qu'il en a certainement existé une plus ancienne.

Cette édition de 1494 est *in-fol.* et n'a point de frontispice; le *recto* de la première page est en blanc, et le *verso* contient l'avertissement de l'éditeur, dont je viens de traduire une partie, suivi d'une table des chapitres rangés dans un ordre méthodique. Les quarante-deux chapitres sur la procédure de Valence, la loi sur le serment des avocats de Majorque, le réglement sur les portées des navires, le Consulat et le réglement sur les courses, y forment une série de trois cent trente-quatre chapitres, imprimés sur quatre-vingt-huit feuillets; une partie du *recto* et la première colonne du *verso* du feuillet 88, le dernier du cahier signé *l,* contient le document relatif aux acceptations, au bas duquel on lit : *Deo gratias. Fon acabada de stampar la present obra à XIV de juliol del any MCCCCLXXXXIIII, en Barcelona, per Pere Posa, prevere è stampador;* ce qui signifie : « Le présent ouvrage a été achevé « d'imprimer le 14 juillet 1494, à Barcelone, par Pierre Posa, prêtre et « imprimeur. » La seconde colonne de ce folio 88 est restée en blanc; mais à la suite du livre et sans pagination, quoiqu'avec la signature *m*, se trouvent l'ordonnance de Pierre IV de 1340, et les autres documens dont j'ai donné l'énumération, tome I.er, pages 10 et suivantes.

Je crois que cette édition est postérieure à la rédaction du manuscrit de la bibliothèque royale. Ce qui fonde ma conjecture, c'est qu'on n'y trouve point les deux ordonnances sur les assurances de 1435 et de 1436, les seules sur cette matière qui soient dans le manuscrit, et qu'au contraire elle contient l'ordonnance de 1484 qui les a remplacées.

Je la crois aussi postérieure à une édition imprimée que de Bure indique

(1) Epître dédicatoire de sa traduction, page ix.

comme sans date et des premiers temps de l'imprimerie, dans le Catalogue de Gaignat, n.° 814.

Ma conjecture est fondée sur ce que l'édition de 1494 porte, à la page première, ces mots : *Segueir se lo libre de Consolat novament corregit è stampat.* On en sera mieux convaincu encore par la description de l'exemplaire qui avoit appartenu à Gaignat, faite par Capmany, à qui un hasard dont il rend compte, page lxvij du discours de l'éditeur, en a procuré la connoissance. Je me borne à traduire.

« Au moment où je terminois l'impression du discours précédent, dit-il dans son avis au lecteur, il m'est tombé entre les mains un exemplaire du livre du Consulat, imprimé sur papier fort et très-beau, et en caractères semi-gothiques, semblables à ceux dont on faisoit usage à la fin du xv.ᵉ siècle, et par conséquent antérieur à l'édition de Barcelone de 1502, laquelle est généralement considérée jusqu'à présent comme la plus ancienne, ainsi que je l'ai établi dans mon discours préliminaire, et a servi de type aux autres éditions et traductions (1). Voici donc la description de cet exemplaire, l'événement qui me l'a fait connoître et les circonstances qui s'y rattachent.

« Un ecclésiastique de la cour, homme de goût et ami des antiquités littéraires, possède ce livre comme l'une des plus précieuses éditions de sa bibliothèque choisie. Instruit que je travaillois à la traduction du Consulat, il a eu la générosité de me l'offrir, m'assurant qu'il l'avoit acheté à Paris, en 1770, à la vente de la bibliothèque de Louis Gaignat; cet exemplaire étoit allé d'Avignon à Paris, comme le prouvent trois notes manuscrites qu'on y trouve.

« Sur le premier feuillet du volume qui est tout blanc, les mots *Joachimi Lilioty et amicorum, anno 1530,* sont écrits à la main en caractères du temps. A la fin de la première page de la table des chapitres qui précède l'ouvrage, on lit encore *Joachimus Lilioty,* et enfin à la dernière page du volume, au bas de la seconde colonne, se retrouve l'inscription *Joachimus Lilioty de Avinione.* Les derniers mots indiquent que le possesseur étoit natif d'Avignon, ou habitant de cette ville. Comme la Provence est un pays maritime, faisant un grand commerce sur la Méditerranée, il est probable que le propriétaire de cet exemplaire habitoit alors ce pays, et que diverses circonstances ont pu faire dans la suite porter le livre à Paris.

« Cet exemplaire est d'un format entre le petit *in-fol.* et le grand *in-4.°*, en deux colonnes, avec de grandes marges. Sa reliure est en veau fauve : mais elle paroit avoir été faite à Paris dans un temps moderne; car on voit au dos deux P entrelacés, couronnés de trois fleurs de lis. Quoique cette reliure ne paroisse pas plus ancienne que le siècle présent ou la fin du siècle passé, on découvre par la tranche que le livre avoit été précédemment

(1) On a vu, page 32, que Capmany étoit dans l'erreur. L'édition de 1502 a été précédée de celle de 1494, qui n'est point celle dont il rend compte ici.

relié, avec des marges plus grandes, puisque plusieurs lettres de la seconde note de Lilioty sont rognées. Ce volume n'a point et n'a jamais eu de frontispice, ni d'épigraphe au commencement, ni d'indication qui serviroit à faire connoître, comme beaucoup d'éditions anciennes, l'année, le lieu d'impression, et le nom de l'imprimeur ou de l'imprimerie. On ne doit pas supposer qu'il manque quelques feuilles au commencement et à la fin, puisqu'au contraire il y a à la fin et au commencement deux feuillets blancs, du même papier que le corps de l'ouvrage. Il s'ensuit qu'il n'existe aucun signe ou renseignement qui puisse indiquer la date de son antiquité, parce que ni les caractères, ni le papier, ne peuvent servir à déterminer rien de certain.

« Les caractères sont semi-gothiques, tels que ceux dont on faisoit usage vers l'année 1430, et dont on a continué de se servir plus ou moins dans le siècle suivant, selon que l'imprimerie étoit plus ou moins riche de caractères de nouvelle forme.

« D'un autre côté, le papier n'est pas marqué uniformément de la même marque, de manière à en faire connoître la fabrique ou le nom du fabricant. Quoique cependant on n'aperçoive pas de différence sensible dans la qualité, le corps et la blancheur, les marques sont différentes : quelques-unes sont une étoile, un chandelier, des ciseaux, une bannière, une croix couronnée, et même il y a des différences dans la couronne.

« Il est donc impossible de connoître au juste le temps et le lieu de l'impression, ainsi que le nom de l'imprimeur. Des conjectures peuvent seules suppléer au défaut de preuves.

« L'impression ne porte ni virgules, ni points et virgules, mais seulement des points carrés et non ronds.

« Les pages n'ont point de titre courant, de foliature, de réclame, ni même de signatures, si ce n'est à commencer de la feuille signée *f;* trait de grossièreté qui démontre l'antiquité de l'édition, puisque ces signes étoient employés dès 1490, et même avant, au moins pour la signature des feuilles.

« Une autre conjecture typographique conduit encore à croire que l'édition est antérieure à 1490; le corps de l'ouvrage est d'une fonte de caractères différens de ceux qui ont servi à imprimer la table des chapitres et les ordonnances des magistrats de Barcelone relatives aux assurances, qui sont à la fin du livre, séparées de ce qui précède par un feuillet blanc. Les caractères de ces dernières pièces sont plus élégans et plus nets que ceux du corps principal; la composition est plus égale, mieux entendue, l'encre plus fine, le tirage et l'imposition meilleurs.

« On pourroit donc croire que cette table et ces ordonnances ont été imprimées postérieurement au corps de l'ouvrage, par d'autres mains ou dans une autre imprimerie.

« Il est présumable que le corps de l'ouvrage a été imprimé avant 1484,

époque à laquelle fut publiée l'ordonnance de cette date qui a été ajoutée comme nouveau réglement, puisque le livre finit par une autre ordonnance sur les assurances de 1458, comme dernière de celles qui régissoient alors le commerce de Barcelone, ordonnance à laquelle a dérogé celle de 1484. Il ne me paroît pas vraisemblable que dans le même livre qui devoit servir à juger d'après les statuts, on eût imprimé aussi une ordonnance à laquelle il avoit été dérogé et qui n'étoit plus en usage.

« Une preuve plus décisive encore que l'ouvrage principal finissoit avec l'ordonnance de 1458, c'est qu'à la fin de la seconde colonne de la dernière page de cette ordonnance on trouve le quatrain suivant :

> Este libre ansi hordenado,
> De doctrina tant perfecta,
> Todo per su via reta,
> Deu bendicto, es acabado.

« Il en résulte évidemment que c'étoit la fin du livre, que l'impression en étoit achevée, et que l'ordonnance de 1484 a été ajoutée, avec séparation par un feuillet blanc, à une impression antérieure.

« Ce qui prouve que cette très-ancienne édition est antérieure à celle de 1502, et que c'est sur cette dernière et non sur la première qu'ont été faites les traductions italienne de 1545 (1) et castillane de 1539, c'est qu'on n'y trouve point les chapitres maritimes du roi Pierre de 1340, ni la liste chronologique des souverains et des républiques qui passent pour avoir adopté ces usages de la mer, document qui, ayant été inséré dans l'édition de Barcelone, a passé dans toutes les traductions. On n'y trouve pas non plus les ordonnances municipales, les priviléges royaux relatifs au commerce maritime et à la juridiction des consuls, ni le tarif relatif à l'introduction et à l'exportation des denrées et marchandises de 1481, qui existent dans l'édition de 1502 et dans toutes les traductions faites en conséquence.

« Le texte de cet ancien et rare exemplaire est identique avec le texte catalan des deux éditions connues dont j'ai parlé, bien qu'on y remarque quelquefois quelques variantes qui s'écartent de celui que j'ai adopté pour cette édition nouvelle, conforme à celle de 1502 et de 1592, lesquelles doivent être supposées plus complètes et plus correctes, ayant été publiées sous l'autorité des consuls de Barcelone, avec le secours des anciens praticiens et de diverses éditions et manuscrits; l'exemplaire rare dont il s'agit n'ayant au contraire aucun des caractères qui peuvent lui conférer de l'authenticité.

« Encore que la substance de cette ancienne édition soit la même que les deux susdites éditions autorisées, l'ordre et le nombre des chapitres ne sont pas semblables. Cela provient de ce que quelquefois dans cette ancienne

(1) J'ignore si Capmany a connu une édition de cette traduction de l'année qu'il cite. Mes recherches ne m'en ont point fait trouver d'antérieure à 1549.



édition des chapitres sont réunis, d'autres divisés; ce qui cause la différence de nombre. De cette différence matérielle il résulte que le nombre des chapitres dans cette ancienne édition ne passe pas deux cent quatre-vingt-dix, tandis que dans la présente édition, conforme aux véritables, il est de deux cent quatre-vingt-seize (1). Seulement on remarque une différence notable entre les titres ou rubriques des chapitres; dans ce rare exemplaire, ils sont plus longs ou plus courts, ou autres que dans les éditions authentiques de 1502 et de 1592. Quoique cette dissemblance ne vicie ni n'altère en rien le texte, elle ne laisse pas d'offrir une différence remarquable entre les trois éditions; on peut l'attribuer au caprice de celui qui a fait les rubriques des chapitres dans l'original manuscrit, si tant est qu'il fût divisé en chapitres, ou au caprice de l'éditeur dans le cas contraire. Il en résulte, selon moi, une preuve d'une plus grande antiquité, puisque dans toutes les traductions les rubriques sont littéralement conformes à celles de l'édition de 1502, que j'ai suivie dans celle que je publie. »

Cette description donne lieu de croire que l'édition dont il s'agit a été faite d'après un manuscrit à peu près semblable à celui qui existe à la bibliothèque royale. Je dis *à peu près :* en effet, d'après la notice que Capmany donne de cette très-ancienne édition, il est vraisemblable qu'elle ne comprend pas les quarante-deux chapitres sur la juridiction consulaire de Valence, qui, d'après le manuscrit, ne font point partie intégrante du Consulat; mais, suivant Capmany, le Consulat est divisé dans cette édition en deux cent quatre-vingt-dix chapitres, tandis que dans le manuscrit il n'est divisé qu'en deux cent cinquante-neuf. Il assure que les rubriques de cette ancienne édition diffèrent des autres textes imprimés, ce qui est aussi un des caractères du manuscrit; mais, comme il n'a pas transcrit ces rubriques, toute comparaison devient impossible.

Mes efforts pour découvrir un exemplaire de l'édition décrite par Capmany ont été inutiles. J'aurois principalement désiré connoître si la compilation y porte le nom de *Consolat.* Jérôme Paul, le plus ancien écrivain qui en parle, paroît la désigner sous ce titre, en se servant de l'expression *unde consulares leges dictæ sunt.* Mais elle ne le porte pas dans le manuscrit de la bibliothèque royale; et même, d'après le chapitre XXVII (LXXII des éditions vulgaires), le titre originaire étoit *Chapitres de mer,* ou, d'après le chapitre XCIX (CXLIV des éditions vulgaires), *Établissemens* ou *Coutumes.* On a vu que le nom de *Consolat* lui est donné dans l'ordonnance de Barcelone de 1435. Probablement c'est l'usage qu'on en faisoit dans la juridiction consulaire, qui a fait adopter la désignation de *Libre de Consolat de mar,* c'est-à-dire, livre qui sert de règle aux consuls de la mer; le passage cité plus haut de Jérôme Paul sert de fondement à cette conjecture.

(1) Dans toutes les éditions catalanes, le nombre des chapitres est de deux cent quatre-vingt-dix-sept, parce qu'elles n'ont point de chapitre XLV. Voir la note 2 de la page 2 ci-dessus.

Il est vraisemblable que l'édition de 1502, indiquée par Capmany comme édition *princeps*, est la plus ancienne après celles dont je viens de parler. Cette édition, ainsi que d'autres de 1517, 1523, format *in-4.°*, 1592, et plusieurs du XVII.ᵉ siècle, format *in-fol.*, dont je me suis procuré des exemplaires, ne diffèrent de l'édition de 1494 qu'en ce qu'on y a joint quelques réglemens sur les droits de douane et des mesures de police locale qui ne sont d'aucune importance. J'ai eu occasion de m'assurer que les éditions de 1517 et de 1523 contenoient des fautes d'impression qui ne sont point dans l'édition de 1494, ni dans celles de 1502 et de 1592, publiées par ordre des consuls de Barcelone, et dans leurs réimpressions. On reconnoît aussi, en lisant ces textes avec attention, qu'à mesure que les éditions s'éloignent de 1494, l'orthographe, quelquefois même le style, sont rajeunis, et qu'elles offrent une empreinte castillane, résultant de l'habitude que les Catalans contractoient de se servir de cette langue, devenue celle du royaume entier d'Espagne. Il ne seroit pas impossible que l'éditeur de 1494 eût lui-même usé de cette liberté, et la comparaison de son texte avec celui du manuscrit de la bibliothèque royale fortifie cette présomption. Voilà ce qui doit faire regretter, d'un côté, que Capmany n'ait pas usé de l'édition ancienne dont il a eu communication, et qu'on ne peut plus espérer de retrouver; de l'autre, que le manuscrit de la bibliothèque royale soit trop imparfait pour qu'il soit raisonnable de le préférer à l'édition de 1494.

Quant aux traductions, la plus ancienne est en italien. Je n'en connois pas d'édition antérieure à celle de Venise de 1549. Elle a été très-souvent réimprimée; mais elle présente beaucoup d'obscurités, soit à cause de la défectuosité du texte sur lequel on a traduit, soit parce que le traducteur, n'entendant pas la langue originale, s'est contenté de donner un mot à mot. Casaregis a essayé d'y faire des corrections dans l'édition qu'il en a donnée (1) avec un commentaire ou plutôt avec une glose destinée à paraphraser chaque chapitre; mais il n'en a pas fait disparoître les obscurités. Il l'avoue franchement dans sa préface.

Comme cette édition de 1549, que je crois la première, quoique Sandi laisse entendre qu'elle n'est qu'une réimpression (2), est assez rare, j'en vais offrir une courte description (3). C'est un volume *in-4.°*, contenant cent soixante-cinq feuillets. Le traducteur est Pedrezano, et l'imprimeur, Padoano. Le document relatif aux acceptations est à la fin du volume. Les chapitres relatifs à la procédure devant les consuls de Valence et aux portées

(1) Cette édition et ce commentaire se trouvent dans le tome III des œuvres de cet auteur, imprimées à Venise, en 4 volumes *in-folio*. Il en a été fait souvent des impressions séparées, dans le format *in-4.°*

(2) *Principi di storia civile della republica di Venezia*, t. II, pag. 865.

(3) M. Guilleau de Formont, consul de France à Cagliari, m'a appris, par une lettre du 28 décembre 1828, qu'il existoit un manuscrit de la traduction italienne aux archives de cette ville. Il est composé de cent soixante-huit feuillets. Le premier, presque déchiré et illisible, contenoit peut-être la date; à la dernière page, on trouve le reçu du copiste, du 25 mars 1560.

des marchandises sont au nombre de quarante-trois seulement. Le Consulat, dont le I.er chapitre forme le XLIV.e, commence au *verso* du feuillet 8 et finit au *verso* du feuillet 125. Le dernier chapitre du Consulat est numéroté CCXCIV, au lieu de CCXCVII qu'il porte dans les textes originaux.

A la page 126 commence le réglement sur les courses maritimes. Il n'est point, comme dans les éditions du texte original, en continuation de chiffres; en cela cette traduction se rapproche du manuscrit. On peut tirer de ce fait la conséquence que, dans les premiers temps, tout le monde étoit d'accord de considérer le réglement sur les courses maritimes comme une composition complétement distincte du Consulat, et que l'éditeur de 1494 a donné lieu à la confusion. Cette preuve résulte encore du manuscrit dont j'ai parlé à la note 3 de la page précédente.

Il n'existe que deux traductions françaises imprimées. Celle de Mayssoni, avocat à Marseille, dont il a été fait deux éditions, la première à Marseille en 1577, la seconde à Aix en 1635. Valin ne me paroit pas avoir porté un jugement trop sévère sur cette traduction en déclarant qu'elle contient beaucoup de fautes et de contre-sens. Il est bien évident que l'auteur a travaillé d'après le texte catalan, dont il a conservé très-souvent des mots lorsqu'il n'a pu les entendre. Le style en est d'ailleurs très-suranné; ce qui ajoute à son obscurité. L'autre traduction française est de Boucher; elle a été imprimée à Paris en 1808, deux volumes *in-8.*° Cet auteur avoit promis une édition du texte original; mais il n'a pas tenu son engagement. Ce n'est point ici le lieu de parler de toutes les imperfections de sa traduction. J'indiquerai les principaux contre-sens dans les notes de celle que je publie.

Röding assure, dans la bibliographie imprimée en tête de son dictionnaire des termes de marine, composé en allemand et publié à Hambourg en 1793, que le Consulat a été traduit en français par Clejrac; il se trompe : cet auteur s'est borné, comme je l'ai dit plus haut, à citer assez souvent les textes de quelques chapitres dans son commentaire des Rôles d'Oléron.

Émérigon, l'un des jurisconsultes français qui ont été le plus utiles à la jurisprudence maritime, avoit entrpris une traduction du Consulat d'après la version italienne. Une copie de son travail, qu'il a poussé jusqu'au CLXXI.e chapitre, et que sans doute il a abandonné par la difficulté que lui faisoit éprouver l'obscurité de l'italien, existe aux archives du ministère de la marine. Sa traduction n'est qu'une analyse extrêmement libre. Il y avoit joint, sur un assez grand nombre de chapitres, des remarques qui sont fondues dans son *Traité des assurances*, ainsi que je m'en suis assuré par un examen attentif.

Il paroît, par quelques détails donnés par Lange à la fin du chapitre IV de son ouvrage intitulé *Brevis Introductio in notitiam legum maritimarum* &c., que Daniel Ficher, consul de Rostock, avoit fait une traduction latine du Consulat, et que la publication en avoit été annoncée dans les Nouvelles

littéraires de la Baltique, année 1698, page 199: mais je n'ai pu découvrir si ce projet avoit été exécuté. Quoique Lange assure que cette traduction étoit facile et élégante, je doute qu'elle eût été exacte, puisqu'elle étoit faite d'après l'italien. On ne peut regretter que les notes du traducteur, dont Lange fait un grand éloge. Boucher, tome I.er, page 62, de sa traduction du Consulat, assure qu'on lui a dit qu'une traduction latine avoit été imprimée en Suède. D'après les renseignemens que j'ai pris, je crois qu'on l'a mal informé. Il en est de même d'une traduction anglaise qu'il prétend exister. Tous les auteurs anglais citent le Consulat d'après la traduction italienne; et les catalogues très-exacts et très-complets de livres de droit publiés en Angleterre ne font aucune mention de cette traduction.

Une traduction hollandaise a été faite par Westerveen, imprimée à Leyde, format *in-4.°*, en 1704, et à Amsterdam en 1723. Le traducteur déclare qu'il a suivi la version italienne, dont effectivement il donne le texte en regard; mais il a eu sous les yeux une édition catalane, dont il a fait quelquefois usage dans ses notes. Il n'a traduit en hollandais que les deux cent quatre-vingt-quatorze chapitres qui, dans l'italien, précèdent le réglement sur la course maritime. Il a publié ce dernier réglement en texte catalan sans traduction, et a complétement omis les autres pièces.

Engelbrecht a publié en 1790, dans son ouvrage intitulé *Corpus juris nautici*, une traduction allemande de la partie que Westerveen a traduite en hollandais. M. Meyer en porte un jugement peu favorable; voici ses expressions: *minùs accuratè factam et nonnunquam sensu carentem*. J'ai tout lieu de croire que cette traduction est la première et la seule qui ait été faite en allemand, quoi qu'en dise Émérigon, préface du *Traité des assurances*, page vj; il a sans doute voulu parler de la traduction hollandaise de Westerveen.

Le Consulat a été traduit trois fois en espagnol: d'abord par Francisco Diaz de Roman, qui a fait imprimer son ouvrage à Valence en 1539, en un volume *in-4.°*; cette traduction est citée par Hubner dans la préface de son ouvrage sur la *Saisie des bâtimens neutres*, et par Capmany, page xxxv du discours préliminaire de son édition; je ne l'ai point vue. Je possède une seconde traduction faite par Cayetan de Pallejà, imprimée à Barcelone en 1732, un volume *in-fol.* Capmany dit avec raison qu'elle est très-défectueuse.

Celle que ce savant a donnée, en l'accompagnant du texte original, a été imprimée à Madrid en 1791, et forme le premier volume de son recueil intitulé *Codigo de las costumbres maritimas*. Elle exige quelques détails.

J'ai déjà expliqué en quoi consistoit la bizarre composition de toutes les éditions du Consulat. Capmany ne s'étant pas dissimulé le vice de ce travail, a essayé de le refaire. Il a d'abord séparé le Consulat, des pièces qu'on a vu y être étrangères, et en a distribué les chapitres dans un ordre nouveau, sous quatorze titres, auxquels il a donné des rubriques dont il est l'auteur.

Le titre I.er, intitulé *Des obligations respectives du patron, du cons-*

tructeur et des actionnaires, relativement à la construction et à la vente du navire, contient quinze chapitres, qui, dans les éditions de 1494 et suivantes, sont les 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 243, 244, 245, 272 et 283.

Le titre II, intitulé *Des obligations du contre-maître, de l'écrivain et des autres employés du navire,* contient sept chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 57, 58, 59, 60, 62, 250 et 251.

Le titre III, intitulé *Des obligations entre le patron et les matelots,* contient soixante-et-onze chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 124 jusques et y compris 183, et les 193, 223, 225, 226, 228, 238, 247, 267, 268, 273, 297.

Le titre IV, intitulé *Des actes, conventions et obligations, relatifs aux affrétemens entre le patron et les chargeurs,* contient trente-un chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 101, 102, 107, 108, 109, 110, 114, 115, 188, 189, 190, 232, 234, 235, 253, 257, 258, 260, 269, 270, 275, 281, 285, 291.

Le titre V, intitulé *Du chargement, estivage et déchargement des marchandises, et du dommage qui peut y être apporté de toutes manières,* contient vingt-deux chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont le 63 jusques et y compris 75, et les 186, 198, 199, 204, 205, 236, 237, 249, 274.

Le titre VI, intitulé *Des commandes de navires et de marchandises,* contient dix-huit chapitres, qui sont, dans les imprimés, le 210 jusques et y compris 222, et les 255, 279, 280, 287, 289.

Le titre VII, intitulé *De l'ancrage des navires en rade, en plage ou en port,* contient neuf chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 200, 201, 202, 203, 206, 207, 208, 209, 227.

Le titre VIII, intitulé *Des obligations mutuelles entre les patrons, les chargeurs et les passagers,* contient dix-sept chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 61, 76, 77, 78, 79, 113, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 224, 254, 259.

Le titre IX, intitulé *Des causes qui peuvent s'opposer à ce qu'un patron ou un chargeur commence ou continue un voyage,* contient vingt-trois chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 80 jusques et y compris 85, et les 103, 104, 105, 106, 184, 185, 191, 192, 194, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 278, 282.

Le titre X, intitulé *Des voyages de conserve et des conventions y relatives,* est composé de trois chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 93, 94 et 286.

Le titre XI, intitulé *Des échouemens et autres accidens qui arrivent sur mer,* contient vingt chapitres, qui, dans les manuscrits et dans les éditions imprimées, sont les 95, 96, 97, 98, 99, 100, 111, 112, 187, 195, 196, 197, 233, 246, 252, 271, 277, 284, 295, 296.

Le titre XII, intitulé *Des dommages causés à un navire marchand par des ennemis ou des corsaires*, contient six chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 230, 231, 248, 276, 288, 290.

Le titre XIII, intitulé *Des obligations respectives entre le patron et les intéressés au navire*, contient sept chapitres, qui sont dans les éditions imprimées les 229, 239, 240, 241, 242, 256 et 294.

Le titre XIV, intitulé *De l'observation des conventions et de la bonne foi dans les ventes et achats*, contient deux chapitres, qui, dans les éditions imprimées, sont les 292 et 293.

L'auteur de l'édition de 1494 avoit déjà essayé de remédier au désordre que présente l'ensemble de la compilation dans une table des chapitres, par ordre de matières, sur un plan semblable à celui de Capmany. C'étoit, ce me semble, tout ce qui étoit possible ; et je ne crois pas que Capmany ait été bien inspiré en refaisant le Consulat. Ce n'est plus, à proprement parler, l'ouvrage primitif qu'il publie; et cet ouvrage étoit depuis trop long-temps connu, soit par les éditions du texte original, soit par les traductions, pour qu'il n'y eût pas beaucoup d'inconvéniens à le reproduire sous une forme nouvelle.

Sans doute la distribution adoptée par Capmany est plus méthodique que le texte original; et il auroit pu même la perfectionner, soit en distribuant mieux les chapitres, soit en les coupant, puisque plusieurs contiennent des objets tout-à-fait distincts les uns des autres.

Je n'ai pas l'intention de critiquer son travail, je me borne à en signaler les inconvéniens. Je dois ajouter aussi, quelques égards qui soient dus à la mémoire du savant espagnol, qu'il a souvent omis quelques membres de phrase, peu importans, je l'avoue, et notamment, à la fin d'un grand nombre, la formule, *telle est la raison pour laquelle ce chapitre a été fait*. La vérité, bien plus assurément que le désir de faire une critique, à laquelle je serai peut-être exposé sous d'autres rapports, m'oblige donc de dire que l'édition donnée par Capmany n'a pas l'exactitude qu'on a droit d'attendre de quiconque publie un document très-ancien. On remarque aussi dans sa traduction, quoique rarement j'en conviens, quelques contre-sens, sur lesquels je m'expliquerai dans les notes.

Il est convenable maintenant que je m'explique sur l'édition que je donne du texte original, qui n'avoit jamais été imprimé en France, et sur la traduction nouvelle dont elle est accompagnée. Quoique l'idiome dans lequel le Consulat est écrit me soit devenu facile à comprendre, tant par l'étude que j'en ai faite depuis quelques années, qu'à l'aide du latin et des langues qui en ont été formées, j'ai craint de ne pas répondre suffisamment à la confiance du public et de commettre de graves erreurs, si j'entreprenois seul une traduction nouvelle. Des amis remplis d'obligeance, et en état par leurs connoissances personnelles de me procurer les secours qui m'étoient nécessaires,

m'ont indiqué M. Llobet, commerçant de Barcelone, établi depuis quelques années à Marseille, et très-versé dans la philologie et la littérature de son pays : il s'est chargé de préparer le texte pour l'impression, et d'en faire une traduction littérale destinée à me fournir la base de celle que je publie.

J'ai hésité long-temps pour savoir s'il falloit adopter le texte du manuscrit de la bibliothèque royale, sauf à indiquer en quoi les éditions s'en écartoient; j'y trouvois l'avantage d'offrir au public un texte plus ancien que celui des éditions connues. N'osant m'en rapporter à mon jugement, j'ai consulté M. Raynouard, membre des académies française et des inscriptions, si justement célèbre par ses travaux sur la langue romane. Un scrupuleux examen nous a convaincus que ce manuscrit a été fait avec beaucoup de négligence; que souvent des mots, des lignes entières, y étoient omis ou répétés : le seul rapport sous lequel il soit curieux, c'est la distribution des matières, dont j'ai rendu compte plus haut; le seul point sous lequel il l'emporte sur les éditions imprimées, est la ponctuation, beaucoup moins vicieuse : mais, comme je l'ai déjà dit, il offroit trop de marques d'imperfection pour qu'il pût obtenir la préférence sur l'édition de 1494.

Cette édition, à laquelle on peut donner le nom de *princeps*, puisque celle dont j'ai parlé plus haut n'existe dans aucun dépôt public, et que la date en est incertaine, est donc celle dont j'ai adopté le texte. Le manuscrit de la bibliothèque royale m'a fourni quelques variantes, presque toutes relatives à la coupe des chapitres et aux rubriques qui les précèdent (1).

Aucune de ces éditions, si l'on en excepte celle de Capmany, n'est accentuée. M. Llobet, en préparant le texte pour l'impression, a cru, à l'exemple du savant académicien espagnol, devoir l'accentuer; mais il s'est abstenu de lui donner la teinte castillane que Capmany a donnée à son édition, préoccupé qu'il étoit d'une parfaite analogie entre le castillan et le roman. M. Llobet a, au contraire, rattaché son accentuation à la langue française, qui semble effectivement avoir plus de rapports que la castillane avec l'idiome dans lequel le Consulat a été rédigé. Quoique je ne me dissimule pas qu'une accentuation faite d'après l'orthographe et la prononciation actuelles ne sauroit être parfaitement conforme à ce qui étoit en usage au temps du Consulat, j'ai dû, d'après le conseil de M. Raynouard, m'en rapporter à M. Llobet.

Je suivrai dans mes notes le même plan que dans celles du volume précédent. Je n'entreprends point un commentaire destiné à développer la doctrine du Consulat; elle est connue, et les obscurités du texte ou de la version italienne seront mieux dissipées par la clarté de la traduction que par des notes : mais j'ai cru que le lecteur verroit avec plaisir indiqués à chaque chapitre les endroits des ouvrages de Cleirac, Targa, Casaregis, Valin,

(1) Le manuscrit présente très-fréquemment une orthographe différente de celle des éditions imprimées; quelquefois même le déplacement ou l'omission de quelques mots peu importans. Je n'ai pas cru devoir en faire mention.



Emérigon, et autres auteurs qui ont cité cette compilation et en ont expliqué le sens. Comme ils ont fait leurs citations d'après la version italienne, j'aurai soin d'indiquer sous chaque chapitre le numéro qu'il porte dans cette traduction; ce qui rendra les vérifications plus faciles. Je citerai aussi dans ces notes les pages de l'édition de Capmany, pour l'utilité des personnes qui voudront la consulter.

Je dois ajouter que je m'écarterai un peu de la méthode à laquelle je m'étois astreint dans le volume précédent. J'avois cru qu'il étoit convenable de ne me référer, dans les notes qui accompagnoient un document, qu'aux documens antérieurement publiés. En suivant cette marche relativement au Consulat, je n'aurois dû citer que le droit romain, les Basiliques, la compilation rhodienne, les Assises de Jérusalem et les Rôles d'Oléron, qui sont contenus dans le premier volume de cette collection. Mais, comme il est probable que le Consulat a beaucoup emprunté des coutumes qui régissoient la Catalogne et Valence, ainsi que du Statut de Marseille, dont les textes ne seront publiés que dans les volumes suivans, je crois devoir à l'avance indiquer les articles ou chapitres de ces lois analogues avec ceux du Consulat. Je citerai aussi les articles de l'ordonnance de Pierre IV, roi d'Arragon, de 1340, dont j'ai parlé page 26, parce que, dans l'opinion de ceux qui croiroient le Consulat postérieur à cette ordonnance, elle pourroit être considérée comme la source de plusieurs chapitres analogues. La plupart de ces documens étant imprimés, il sera facile au lecteur de vérifier l'exactitude de mes citations, et la vérité ou le fondement de mes conjectures (1). Mes notes auront aussi pour objet d'indiquer les rapports des différens chapitres du Consulat qui, à une assez grande distance l'un de l'autre, offrent des dispositions analogues, quelquefois même identiques, et le plus souvent des développemens ou des corrections des précédens.

J'aurois pu donner à la traduction une sorte d'élégance, en la dégageant de toutes les locutions superflues, et des éternelles, j'ajouterai même des fastidieuses répétitions de l'original. Quelques lecteurs auroient peut-être même préféré ce mode de travail, que Capmany a adopté plusieurs fois. Mais n'y a-t-il pas quelque inconvénient, je dirois même quelque dissonance, à donner des formes élégantes et modernes à une composition dont la rudesse atteste l'ancienneté et fait une grande partie de son mérite? Peut-être, je l'avoue, la traduction française que je publie sera-t-elle l'objet d'un reproche tout opposé. Je ne me suis écarté du sens littéral que lorsque des inversions de phrase, tout-à-fait opposées au génie de notre langue, m'auroient forcé à rester inintelligible, ou à violer les règles les plus communes de la gram-

(1) L'ordonnance de Jacques I.er, de 1258, est contenue dans le tome II, page 23, des *Memorias historicas sobre la marina y commercio* &c. de Capmany; celle de Pierre IV se trouve dans toutes les éditions du Consulat, sous le titre *Capitols del rey en Pere*. Le Statut de Valence a été imprimé en 1547 sous le titre *Fori regni Valentiæ*, 1 vol. *in-fol.*; celui de Marseille en 1656, 1 vol. *in-fol.*

maire, défaut dans lequel Boucher est tombé, indépendamment d'un assez grand nombre de contre-sens et d'omissions que le besoin de clarté ou l'inutilité d'une répétition ne justifioit pas. J'ai cru même quelquefois qu'il m'étoit permis de sacrifier la pureté du style à l'exactitude, et que des prétentions à l'élégance étoient hors de saison dans ce cas.

Je n'ai pas dû cependant recourir à des expressions surannées et hors d'usage, sous prétexte que je traduisois un écrit très-ancien. Ainsi j'ai constamment employé le mot *patron* pour traduire *senyor*, que Boucher a rendu par *seigneur; marchandises* pour traduire *roba*, que Boucher a rendu par *robe; ancêtres* pour traduire *antecessors*, que Boucher rend par *antecesseurs; mettre aux enchères* ou *liciter* pour *encantar*, que Boucher rend par *encanter*, &c. &c. Je n'ai point cru également qu'à l'exemple de ce traducteur et de Mayssoni je dusse employer des mots catalans ou les franciser; je les ai traduits par les équivalens français que les meilleurs lexiques ou le sens m'indiquoient. Mais aussi, au risque d'offrir une rédaction traînante et verbeuse, je ne me suis pas contenté de réduire les chapitres au fond de la décision qu'ils contiennent, comme l'a fait Émérigon dans son essai de traduction manuscrite, parce qu'alors je n'aurois donné que des sommaires, des paratitles, et non une traduction. Que le lecteur ne se rebute donc point lorsqu'il trouvera des redites et des explications superflues; qu'il daigne se souvenir du temps où le Consulat a été fait, et de l'avantage qu'il y a toujours d'offrir la copie d'un original ancien et étranger, non tel que l'auteur auroit dû le composer, mais tel que cet auteur l'a composé effectivement.

DROIT MARITIME

CONNU SOUS LE NOM

DE

CONSULAT DE LA MER.

AÇI comencen les bones costumes de la mar.

CAPITOL PRIMER [46].

Aquests son los bons stabliments è les bones costumes que son de fet de mar, que los savis homens qui van per lo mon ne començaren à donar als nostres antecessors; los quals faeren per los libres de la savietat de les bones costumes. On d'aquí avant podem trobar, que deu senyor de nau fer à mercaders è à mariner è à pelegrí ò à altre home qui vaje en la nau : è encara qual cosa deia fer mercader à senyor de nau, è mariner al senyor de la nau ò del leny, è pelegrí atrassí. Car pelegrí es dit, tot home qui deia donar nolit de la sua persona *sens* sa mercaderia.

ICI commencent les bonnes coutumes de la mer.

CHAPITRE PREMIER [46] (1).

Voici les bons établissemens et les bonnes coutumes relatifs aux négociations maritimes que les hommes experts qui ont voyagé par le monde ont appris à nos ancêtres, et qui ont formé par la suite les livres de la science des bonnes coutumes. Dans ce qui suit, on trouvera ce à quoi le patron d'un navire, grand ou petit, est tenu envers les marchands, les matelots et les passagers, ou tout homme qui est à bord; et encore (2) ce à quoi sont tenus, envers le patron, le marchand, le matelot, ainsi que les passagers.

Car (3) on appelle passager tout homme qui doit payer fret pour sa personne indépendamment de sa marchandise (4).

(1) Manuscrit, chapitres I et II. Le chapitre I porte pour rubrique : *Dels bons stabliments è costumes de la mar.* Capmany, édition catalane et traduction espagnole du Consulat, qui se trouve dans le t. I.er de l'ouvrage intitulé *Codigo de las costumbres maritimas*, page 1. Traduction italienne, chapitre XLIV.

(2) Le manuscrit commence ici le chapitre II, sous la rubrique : *Que deu fer mariner à senyor de nau, ne mercader, ne palegri atressí.*

(3) Capmany omet dans le texte et dans la traduction ce dernier membre de phrase, qui est en effet répété dans le chapitre LXVIII [113], ci-après.

(4) Il paroît résulter assez clairement du système du Consulat que quiconque est sur un navire avec ses marchandises, ne paie point un fret particulier pour sa personne; on le nomme *marchand.* Par *pelegrí* qu'on pourroit traduire *pélerin*, mais qui me semble plus exactement rendu par *passager*, le Consulat entend celui qui n'a sur le navire que sa personne, sans marchandises; et quelquefois aussi le marchand qui, portant une très-petite quantité de marchandises, devoit dans ce cas payer un fret pour sa personne. C'est ce que prouve le chapitre LXVIII [113], ci-après.

Capitol II [47].

Com patró vol començar nau, que deu declarar als personers.

Començem. Com lo senyor de la nau ò del leny començará de fer la nau è volrá fer parts, ell deu dir è fer entenent als personers, de quantes parts la fará, è de quin gran, è quant haurá en pla, è quant haurá en sentina, è quant obrirá, è quant haurá per carena.

Chapitre II [47] (1).

Quand un patron veut commencer un navire, que doit-il déclarer à ses actionnaires?

Commençons. Quand un patron entreprendra de construire un navire, grand ou petit, s'il veut donner des parts d'intérêt, il doit dire et faire entendre aux actionnaires en combien de parts il le divisera (2); quelle en sera la capacité; ce qu'il aura de sentine, le largeur, de longueur et de carène.

Capitol III [48].

De personer qui no volrá ò no porá fer la part promesa.

E si açó fará entenent lo senyor de la nau als personers, è los personers li prometran de fer part, aquella part que li prometrá de fer lo personer, aquella li deu attendre. E si lo personer no lo y pot attendre, ò no vol fer çó que li haurá convengut, lo senyor de la nau ò del leny lo n' pot destrenyer ab la senyoria, ò pot manlevar sobre aquella part que aquell li debia fer. Façam compte que ell hi dega fer una setzena, è no y hagues fet compliment sino à mija setzena (è axí podem fer

Chapitre III [48] (3).

De l'actionnaire qui ne pourra ou ne voudra pas fournir son contingent.

Lorsque le patron a expliqué toutes ces choses aux actionnaires, et que ceux-ci lui ont promis de prendre part, ils doivent exécuter leur engagement tel qu'ils l'ont contracté. Si un actionnaire ne peut ou ne veut pas faire ce qu'il aura promis, le patron a droit de l'y contraindre par voie de justice (4), ou d'emprunter sur la part (5) que cet actionnaire a promis de prendre (6).

Supposons que l'actionnaire dût prendre un seizième, et qu'il n'eût fourni qu'un trente-deuxième (et nous pouvons prendre exemple

(1) Manuscrit, chap. III. *Capitol de comensament de nau ò de leny.* Capm. page 2. Trad. it. chap. XLV. Voir Cleirac, *Us et Coutumes de la mer,* pag. 9 et 166; Targa, *Ponderazzioni maritime,* pag. 20 et 22. Le complément de ce chapitre est dans les chap. III, IV, V, VI, CXCVIII, CXCIX, CCXXXVIII [48, 49, 50, 51, 243, 244, 283]. Le chap. CC [245] traite du radoub du navire, et peut encore se rapporter à celui-ci.

(2) Boucher traduit les mots *de quantes parts la fará,* par, *pour combien de parts il y sera.* Ce n'est ni le sens ni la traduction littérale du texte.

(3) Manuscrit, chap. IV. *Capitol si nagun prometrá de fer part en nau ò en leny.* Capm. page 2. Trad. it. chap. XLVI. Voir Targa, pag. 17 et 20; Émérigon, *Traité des assurances*, t. II, pag. 427. L'article 26 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 contient les mêmes dispositions. On les retrouve presque en termes identiques dans le commencement du chap. CCXXXVIII [283].

(4) Chaque fois que Boucher a trouvé le mot *senyoria,* il a cru devoir le traduire par *seigneurie.* Ce n'est point sans doute un contre-sens; mais *seigneurie* est un mot vague qui ne peut en toutes circonstances servir à bien faire entendre le texte. Le plus souvent, *senyoria* signifie *la justice,* c'est-à-dire, le tribunal qui prononce sur les contestations privées; et c'est évidemment dans cette acception qu'il doit être pris ici. Quelquefois *senyoria* signifie l'autorité publique, la souveraineté territoriale; je traduirai dans ce sens lorsqu'il résultera de l'esprit et de l'ensemble du texte.

(5) Rien n'explique si, dans ce cas et dans quelques autres semblables, l'emprunt étoit à la grosse. Ce genre de négociation étoit certainement connu au moyen âge, sans toutefois qu'on trouve dans le Consulat des règles sur sa formation et ses effets. Voir les notes sur les chap. LXI et CXCIV [106 et 239].

(6) Le Consulat prévoit deux cas: le premier, si l'actionnaire n'a encore rien fourni, et alors le patron le poursuit en justice; le second, s'il est entré en paiement, et alors le patron emprunte sur sa part.

de una setzena multiplicament com de un quarter) è si ell li deu fer aquella dita part è no la li fa, lo senyor de la nau ò del leny pot empenyorar la part complida per fer compliment à la part que li haurá convenguda de fer. E fon fet perçó aquest capitol; car aquell qui comença la nau ò leny no la començaria si sabia que los personers li deguessen fallir, ne hò poguessen fer.

d'un seizième comme d'un quart en multipliant) : si l'actionnaire qui devoit fournir cette part ne le fait pas, le patron peut engager la part déjà payée pour avoir de quoi compléter le contingent auquel l'actionnaire s'étoit obligé.

Voici pour quelles raisons a été fait ce chapitre : celui qui entreprend de faire construire un navire (1) ne le feroit pas, s'il savoit que les actionnaires dussent manquer ou refuser de tenir leurs engagemens (2)

Capitol IV [49].

De personer qui mor apres haber començat ò promes de fer part.

Si algú prometrá de fer part à algú en nau ò en leny; si aquell qui la part haurá promesa de fer morrá ans que aquella nau ò aquell leny, en que haurá promesa de fer part, no será fet ni acabat, los hereus ò los detenidors dels bens de aquell qui mort será, no son tenguts de res à aquell senyor à qui aquell qui mort será haurá promes de part à fer, mentre viu era, si donchs en son testament ell no ho manará ò manat jaquit no ú haurá. Ans, si aquell qui mort será, havia donat alguns diners à aquell per raó de la part que ell havia promesa de fer ab ell, si los diners seran tants que bastassen à fornir tota la part que aquell havia promesa de fer; la part aquella deu esser venuda ans que la nau ò leny partesca ò isca d'aquell loch on será stat fet, no contrastant per

Chapitre IV [49] (3).

De l'actionnaire qui meurt après avoir commencé ou promis de fournir son contingent.

Si quelqu'un, ayant promis de prendre part dans un navire, meurt avant que le navire dans lequel il a promis de prendre part soit construit ou achevé, les héritiers ou possesseurs des biens du défunt ne sont tenus à rien envers le patron (4), à moins que le défunt ne les en ait chargés par son testament ou par tout autre acte de sa volonté.

Mais, si le défunt avoit donné au patron en à-compte de la part qu'il lui avoit promis de prendre, une somme suffisante pour accomplir son engagement, cette part doit être vendue avant que le navire sorte du lieu où il a été construit, sans égard au chapitre qui dit qu'aucun navire ne peut être vendu ou mis aux enchères avant qu'il ait fait voyage (5).

(1) Le texte porte *nau ò leny ;* ce que je devrois traduire, comme je l'ai fait déjà, par *navire grand ou petit.* J'ai cru que dorénavant il suffiroit d'employer le mot générique *navire ;* sauf dans les cas où les mots *nau* et *leny* se trouveront employés par opposition et pour donner lieu à des décisions différentes.

(2) Ce chapitre n'avoit pas prévu ce qui devroit avoir lieu si le patron s'étoit borné à annoncer son intention de construire, sans faire, au préalable, connoître aux actionnaires les dimensions qu'il comptoit prescrire au constructeur; le chap. CCXXXVIII [283] statue pour ce cas.

(3) Manuscrit, chap. V et VI. Le chap. V porte pour rubrique : *Capitol si negú prometrá de fer part en nau ò en leny* [*è morrá*], les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. page 3. Trad. it. chap. XLVII. Voir Cleirac, page 167.

(4) On retrouve assez souvent dans le Consulat, notamment chap. CCXVI et CCXVIII [281 et 283], ce principe emprunté du droit romain, d'après lequel les obligations ne passoient point *ipso jure* aux héritiers de l'obligé; mais on voit que déjà la force des choses et l'équité y avoient apporté des modifications.

(5) Le chapitre indiqué ici est le chap. X [55], ci-après.

aquell capitol qui diu, que nau ò leny no s' pot vendre ne encantar tro que haja fet viatje. Per qual raó? Perçó, car hom quant es mort no es tengut de tenir fur ne ley ne costuma, salvo deute hò comanda è de tort si l'té. Encara per altra raó : perçó, car al dia que algú mor, aquell dia es partida tota companyía que ab alguns hagues, que hom qui mort es no ha companyó. E si per ventura aquells diners que ell haurá donats à aquell no bastassen à alguna part à complir, lo senyor de la nau ò del leny es tengut de cerquar qui li fornesca aquella part que aquell qui mort es li haurá promesa de fer. Encara, sia tengut lo dit senyor de la nau de retre aquells diners que ell rebuts haurá, als hereus ò als detenidors dels bens de aquell qui los dits diners li doná. Salvo emperó, que si aquell, qui senyor será, haurá à fer alguna leixa à aquell qui li fornirá aquella part que aquell qui mort es li havia promesa de fornir, aquella leixa aytal deu esser abatuda d'aquells diners que ell haurá rebuts. Emperó, que tot açó sia fet, que desus es dit, menys de tot frau. E per les raons desusdites son fet aquest capitol. Ara res-

La raison en est qu'un homme mort n'est tenu à l'observation d'aucune ordonnance, loi ni coutume, si ce n'est qu'il se fût obligé pour dette ou commande (1), ou qu'il eût causé quelque dommage. Et encore par une autre raison, savoir, que le jour où quelqu'un meurt, à l'instant toute société qu'il auroit faite est dissoute (2); car l'homme mort n'a point d'associé.

Si par événement cet argent qu'il avoit donné au patron ne suffisoit pas pour couvrir sa part des dépenses, le patron est obligé de chercher quelqu'un qui prenne la part pour laquelle le défunt s'étoit engagé; et s'il le trouve, il est obligé de rendre l'argent du défunt aux héritiers ou possesseurs des biens de ce dernier, sous déduction de la remise (3) qu'il aura été obligé de consentir en faveur de celui qui a pris la part à laquelle le défunt s'étoit obligé : cette remise doit être déduite du montant de la somme que le patron avoit reçue, pourvu que le tout soit fait sans aucune fraude.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (4). Tout en supposant que

(1) Boucher traduit à tort *comanda* par *recommandation*. La commande est un contrat très-connu dans le commerce maritime du moyen âge, et dont le Consulat traite avec beaucoup de détails dans les chap. CLXV [210] et suivans, et occasionellement dans plusieurs autres. C'est un genre de dépôt dont la faveur a paru assez grande pour que les obligations du preneur passassent à ses héritiers, malgré les conséquences qu'on tiroit, dans d'autres cas, de quelques principes assez mal entendus du droit romain.

(2) Cette règle, qu'on retrouve plusieurs fois dans le Consulat, est empruntée du fr. 59 du Digeste, liv. XVII, tit. II, *Pro socio;* mais on en fait ici une fausse application : le fr. 40, *eod. tit.*, y apporte exception, précisément contre les héritiers.

(3) Boucher traduit, *sauf dans le cas où il lui auroit été laissé un* LEGS; *dans ce cas, le* LEGS *doit être déduit*, &c. Il est bien vrai que *lexa, leixa, dexa,* sont traduits dans les dictionnaires par *legatum;* mais c'est un mot générique qui reçoit plusieurs acceptions, étant dérivé du mot *linquere*, laisser. Il faut donc l'entendre dans le sens que commande le texte. Il porte : *salvó empero, que si aquell qui senyor será haurá à fer alguna leixa à aquell qui li fornirá aquella part.* Si *leixa* signifie *legs*, il faut traduire : *sauf que si le patron est obligé de faire quelque legs à celui qui lui fournira cette part;* et, comme on le voit, la traduction de Boucher n'en seroit pas plus exacte. Mais qu'est-ce que cela signifieroit? Au contraire, tout est clair, si *leixa* signifie, comme l'a très-bien entendu Capmany, *prestamo* en espagnol, qu'on peut traduire par *retenue, remise, escompte;* c'est-à-dire, si le patron traite à perte avec celui qui prendra la part du défunt, il est juste qu'il ne supporte pas cette perte. Ainsi le défunt avoit avancé 3,000 francs pour sa part; le patron, ne pouvant la vendre que 2,500 francs, a fait une remise de 500 francs; il rendra les 3,000 francs, moins 500 francs. Casaregis a fait dans son explication un contre-sens presque semblable à celui de Boucher.

(4) Ici le manuscrit termine le chap. V, et ce qui suit forme le chap. VI, avec la rubrique, *Capitol de nau hò de leny qui s'comensará en forma poca.*

pongam que la volgues fer, ell no faria tan gran leny è fer li ha menor, si ell sabia que aquell personer hagues poder que li fallis de res que convengut li hagues.

le patron eût voulu construire le navire, il ne l'auroit pas fait si grand, mais au contraire plus petit, s'il eût connu que l'actionnaire manqueroit d'exécuter son engagement.

Capitol V [50].

Com patró vol fer maior nau que no haurá dit als personers.

Ara parlem del senyor de la nau ò del leny qui començará la nau en forma poca, è dará mes en sentina è per carena è de pla è fer l'à maior lo terç ò lo quart ò la meitat, abans que no ú haurá fet à saber als personers; sapies que l' personer no li n'es tengut de res à creixer, sino solament axí com ell los ho haurá fet entenent al començament. E si ell la creix despuys, lo personer hi deu haber la sua part, axí be com si havia mesa part al creix que li haurá fet, salvant una cosa, que l' mestre la faés de maiors mesures que l' senyor de la nau li hagues dites, è empreses ab los personers. Mas, si lo senyor de la nau la volrá creixer ell deu anar à quascun personer è demanar los ne, ia si los dits personers volran que s' crescan les parts è veure los qui ho volran è los qui ho contrastaran. Façam ara compte, que sien quatre è sis, los sis vencen als quatre, è deu los vuyt: è perçó,

Chapitre V [50] (1).

Du patron qui veut faire le navire plus grand qu'il ne l'avoit annoncé aux actionnaires.

Maintenant parlons du patron qui, ayant commencé le navire dans une petite dimension, lui donne plus de largeur, de profondeur et de quille, le faisant plus grand d'un tiers, d'un quart ou de la moitié, sans en être d'accord avec les actionnaires : sachez que, dans ce cas, chaque actionnaire n'est obligé à rien de plus qu'à ce que le patron lui avoit fait connoître en commençant; et quoique celui-ci ait augmenté le navire, chaque actionnaire doit y avoir sa part comme s'il avoit contribué à l'augmentation, excepté dans le cas où le constructeur (2) qui a donné au navire une plus grande dimention que celle qui lui avoit été prescrite par le patron, l'auroit fait avec l'assentiment des actionnaires (3). Mais si le patron veut accroître le navire, il doit voir chaque actionnaire, et leur demander quels sont ceux qui y consentent et quels sont ceux qui s'y refusent (4).

Supposons qu'ils soient quatre contre six (5), les six l'emporteront sur les quatre, et dix sur huit : car le refus de deux, trois,

(1) Manuscrit, chap. VII. *Capitol de nau ò de leny que hom volrá crexer.* Capm. page 4. Trad. it. ch. XLVIII. Voir Cleirac, page 9; Targa, page 17. L'article 28 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 contient de semblables dispositions. On en trouve le complément dans les chap. CXCVIII, CXCIX et CCXXXVIII [243, 244, 283]. Ce dernier chapitre prévoit surtout le cas qui n'est point traité ici, où le patron, après avoir annoncé la construction d'une barque, fait construire un navire.

(2) J'ai traduit le mot *mestre* par *constructeur,* et la note suivante en explique les motifs. Dans tous les autres chapitres, Boucher traduit *mestre d'aixa* par *maître de hache;* ce qui, j'en conviens, est très-littéral, mais ne signifie rien dans notre langue. Il faut dire *charpentier* ou *constructeur;* ce dernier mot m'a paru préférable.

(3) Boucher traduit, *si le patron leur avoit donné à entendre ce qu'il vouloit faire.* Ce n'est plus de cela qu'il s'agit. On prévoit le cas où le constructeur, *mestre,* sous-entendu *d'aixa,* auroit, du consentement des actionnaires, augmenté les mesures convenues entre lui et le patron, *senyor.* Il est évident que, dans ce cas, l'augmentation de mesure n'étant point du fait du patron, mais étant imputable aux actionnaires, il n'y a plus de raison pour décider en leur faveur. Voir le chap. VII [52].

(4) Le manuscrit omet dans le texte les mots, *è veure los qui ho volran è los;* ce qui rend la construction incomplète, quoiqu'on puisse néanmoins en saisir le sens.

(5) Le manuscrit porte *xvj,* ce qui est évidemment une faute.

per dos ò per tres ò per quatre ò per cinch personers, pus sien los menys, no deu star de creixer la nau. E axí son tenguts los personers qui contrastan al senyor de la nau de fer la part que promesa li hauran, axí com la maior força dels personers faran : è deu aiustar à la demanda tots los personers ensemps.

quatre ou cinq actionnaires, dès qu'ils sont en minorité (1), ne doit point empêcher d'accroître le navire. Dans ce cas, les actionnaires qui refuseroient de prendre la part à laquelle ils s'étoient engagés envers le patron, se conformeront à ce que décidera la majorité; mais, pour faire cette proposition, le patron doit réunir tous les actionnaires.

Capitol VI [51].

Si patró vol creixer la nau, los personers à que li son tenguts.

Segons que en lo capitol desusdit es contengut, diu, que si lo senyor de la nau ò del leny volrá creixer aquella nau ò aquell leny; que ell ho deu fer à saber è dir à tots los personers : è si tots los personers ho volran, ell la pot creixer, è en açó no ha contrast negú. Mas là on diu, que si la maior força se acordará que ell la cresca, que ell ho pot fer, que per quatre ne per cinch personers no deu star que no s' cresca : mas no diu aquells personers qui açó contrastaran de que li son tenguts è de que no; è axí, porá hi haver algun contrast. E per aquesta raó que contrast algú no y pusca haver, los nostres antecessors feren aquesta esmena, è digueren en axí è declararen : que ver es que la nau ò leny se pot creixer, pus la maior força dels personers ho vulla; mas emperó es axí attendre que deu esser vist è esguardat lo poder de aquells personers qui contrastaran, perçó com per ventura hi haurá alguns de aquells qui ho contrastaran, que si ells havien res mes à bestrer en aquella nau ò en aquell leny, sino en axí com ells ho comprengueren al començament quant la nau se començá ells ho haurien à manlevar ò baratar ò

Chapitre VI [51] (2).

Quelle est l'obligation des actionnaires lorsque le patron veut accroître le navire.

Il a été dit au chapitre précédent que, lorsqu'un patron veut accroître son navire, il doit en donner connoissance à tous les actionnaires, et si tous y consentent, il peut exécuter son projet; et, en cela, il ne peut y avoir de difficulté. Mais, après avoir dit que si la majorité y consent, il peut faire l'augmentation (car l'ouvrage ne doit pas être arrêté par le refus de quatre ou cinq actionnaires), on n'explique pas si ceux qui s'y refusent sont obligés, ou non, à quelque chose; ce qui pourroit donner lieu à des contestations.

Pour cette raison (3), et afin d'éviter toute discussion, nos anciens firent cette correction, et dirent et déclarèrent ce qui suit : encore qu'il soit certain que le navire puisse être accru, moyennant l'accord de la majorité des actionnaires, cependant on doit avoir égard aux facultés de ceux qui s'y refusent; car il peut y avoir parmi eux des personnes qui, s'il leur falloit avancer pour le navire commun plus d'argent qu'elles ne devoient s'y attendre d'après la convention primitive, seroient forcées d'emprunter, ou de faire des échanges, ou de vendre quelque chose; ce qui pourroit les mettre en discrédit pour toujours.

(1) Le manuscrit supprime, *pus sien los menys ;* ce qui n'a pas d'inconvénient, cette réflexion pouvant être naturellement sous-entendue. Le principe sur les droits de la majorité, de contraindre la minorité à se conformer à ses décisions, puisé dans le droit romain, se trouve souvent rappelé dans le Consulat.

(2) Manuscrit, chap. VIII. *Capitol de nau ò leny que hom volrá crexer.* Capm. page 5. Trad. it. chap. XLIX. Voir Targa, pag. 17 et 20.

(3) Le manuscrit a omis tout ce qui suit, depuis *pour cette raison* &c., jusqu'à *l'espoir du gain.*

haurien à vendre alguna cosa, que tostemps ne serien despagats : è seria mal fet, per que encara algun home qui fa part en nau ò en leny fa ho algunes vegades per gran amistat que haurá ab aquell qui la nau ò leny volrá fer, mes que per sperança de guany que ell ne sper haver; è per aquesta raó seria mal fet que aquell hi fos damnificat. E per les raons desusdites los nostres antichs qui primers anaren per lo mon, veren è coneguren que mal seria fet. E perçó digueren è declararen que si algun personer de aquells qui contrastaran que la nau ò lo leny no s' cresca per no poder, si hauran promes de fer una octava, que no y sien tenguts de fer mes de una setzena, è lo senyor de la nau no l's pusca de res als forçar; perque, car culpa es del senyor de la nau ò del leny, com aquell no li atten tot çó que li havia promes, perçó çar ell creix la nau ò l' leny menys del voler d'ells; è per aquesta raó lo senyor de la nau ò del leny no l's pot destrenyer. E axí lo senyor de la nau deu cerquar altres personers que li facen compliment à aquelles parts que aquells no li poran complir. E encara si, faeren gran gracia als senyors de les naus è dels lenys, com del tot no absolveren dits personers, mas faeren ho perçó que l's senyors de les naus è dels lenys no fossen del tot desfets; que gens pas no es raó que negú puixa ni deia haver poder en los bens d'altruy, sino à tant com aquell de qui seran li volrá donar. Emperó, si aquells personers qui ho contrastaran seran la menor partida, è seran apoderats è hauran poder de complir aquella part que promesa hauran de fer sens lur dan, lo senyor de la nau ò del leny à qui promesa la hauran de fer, los ne pot destrenyer, tot en axí com en lo

Or ce seroit mal fait; car tel qui prend intérêt dans un navire, s'y décide quelquefois plutôt par l'amitié qu'il porte à l'entrepreneur, que par l'espoir du gain : par ce motif, il seroit injuste qu'il lui en arrivât dommage. Pour ces raisons, nos anciens (1), qui ont les premiers voyagé par le monde, ont vu et reconnu que ce seroit mal fait.

C'est pour cela qu'ils ont dit et déclaré que si quelqu'un des actionnaires opposans à l'accroissement du navire, par faute de moyens, avoit promis de prendre un huitième, il ne sera obligé que pour un seizième, et que le patron ne pourra exiger de lui rien de plus; car c'est la faute du patron si cet actionnaire ne remplit pas tout ce qu'il avoit promis : l'accroissement du navire a été fait contre son gré, et, pour cette raison, le patron ne peut l'y contraindre.

Dans ce cas, le patron doit chercher d'autres actionnaires qui se chargent des parts que les premiers ne peuvent fournir. Cette disposition est même avantageuse aux patrons, en n'affranchissant pas entièrement les actionnaires (2) : elle a été faite pour ne pas ruiner ces mêmes patrons; car, dans la vérité, il n'y a pas de bonnes raisons pour que quelqu'un ait sur les biens d'un autre plus de droits que celui-ci ne lui en a accordé.

Néanmoins, si les actionnaires opposans qui sont en minorité, ont assez de fortune pour compléter la part dans l'étendue qu'ils avoient promise, sans éprouver de dommage, le patron, envers qui ils sont engagés, peut les y contraindre de la manière expliquée et décidée dans le chapitre précédent;

(1) Le manuscrit, au lieu de *nostres antichs*, porte *mestres antichs*, c'est-à-dire, les *maîtres* ou *patrons anciens*. La variante est peu importante; je crois toutefois que c'est le manuscrit qui est fautif.

(2) Le manuscrit porte seulement *no l's absolveren;* ce qui, faisant rapporter le verbe au patron, forme un contre-sens évident.

capitol desus es ia esclarit è certificat, que en totes coses es raó que la maior força s'ó apodere, è se n'ho porte. E per les raons desusdites, tot senyor de nau ò de leny deu guardar è fer de guisa com ha en cor de fer nau ò leny, que ho faça è ho emprenga en guisa è en manera ab aquells qui part hi prometran de fer, que entre ell ni ells no puga haver algun contrast per alguna raó. E per los esclariments desusdits son feta aquesta esmena.

car il est conforme à la raison qu'en toutes choses la majorité l'emporte.

On voit par-là que tout patron doit faire bien attention, quand il entreprendra de construire un navire, de s'y prendre de manière (1) qu'aucune contestation ne puisse s'élever entre lui et ceux qui lui promettront d'y prendre part.

C'est pour donner cet éclaircissement qu'a été faite la présente correction.

Capitol VII [52].

De mestre d'aixa, si creixerá les mesures.

Si algun mestre d'aixa fará majors mesures que l' senyor de la nau no haurá empres ab ell, de tota la messió del creximent de la obra deu pagar la meytat, è perdre lo loguer d'aytants jornals com hi obrará. Encara, lo mestre d'aixa es tengut de dir à quascun personer totes les mesures les quals haurá empreses ab lo senyor de la nau: è encara los es tengut de dir quina obra fa, si es fort ò si es febla.

Chapitre VII [52] (2).

Du constructeur qui augmentera les mesures.

Si un constructeur donnoit au navire une étendue plus grande que celle dont il étoit convenu avec le patron, il doit payer la moitié du montant de l'augmentation de l'ouvrage, et perdre le prix de toutes les journées qu'il aura employées.

En outre, le constructeur est dans l'obligation de déclarer à chaque actionnaire toutes les mesures dont il est convenu avec le patron, et de leur faire connoître si l'ouvrage sera fort ou foible.

Capitol VIII [53].

De mestre d'aixa è calafat, à que son tenguts al patró è l' patró à ells.

Si mestres d'aixa ò calafats obraran ab algun senyor de nau ò de leny, ells son tenguts de fer bona obra è stable è en res no deuen flaquejar. E si los mestres d'aixa è los calafats fan bona obra è que sien mestres, è que aquella obra ò maior è

Chapitre VIII [53] (3).

Des obligations du constructeur ou calfat envers le patron, et du patron envers lui.

Tout constructeur ou calfat qui travaillera pour un patron de navire, doit faire un ouvrage bon et durable, et ne doit l'affoiblir en rien. Si les constructeurs et les calfats font un bon travail et sont assez habiles pour faire et construire le navire qui leur a été commandé, et même un plus grand

(1) Le manuscrit omet, *com ha en cor de fer nau ò leny, que ho faça è ho emprenga en guisa;* ce qui rendroit le texte inintelligible, puisqu'il faudroit, d'après cette leçon, traduire, *de faire bien attention qu'aucune contestation* &c.

(2) Manuscrit, chap. IX. *Capitol de mestra d'axa qui fará majors mesures que ab ell no aurá empreses.* Capm. page 7. Trad. it. chap. L. Voir Targa, page 17. Ce chapitre, les deux suivans, et le chap. CCXXVII [272], complètent tout ce qui concerne cet objet dans le Consulat. On trouve quelque chose d'analogue dans le chap. XXXIV du livre II du Statut de Marseille.

(3) Manuscrit, chap. X. *Capitol de mestra d'axa ò calafat.* Capm. page 8. Trad. it. chap. LI. Voir Targa, page 17. Voir la note précédente.

millor fossen suficients de fer è de tenir en lur poder; si lo senyor de la nau ò del leny, qui la obra los haurá mésa en poder, è ab voluntat d'ell meteix la hauran emparada è començada, è stant en la obra, haurá algun desgrat dels sobredits mestres, los dits mestres, faent be è diligentment tot ço que à la obra pertany, è lo senyor de la nau los ne volrá gitar per lo desgrat que per ventura de ells haurá, ò per ventura trobará altres qui la li farien per millor mercat; lo senyor de la nau ò del leny no l's ne pot gitar ni ells ni la poden iaquir pus que ells hauran començada aquella obra fins, que sia acabada, pus aquells mestres sien bons è suficients de aquella obra à fer, è encara de molt millor è maior que aquella no es. E si lo senyor de la nau los ne gitará pus que ells sien bons è suficients è faran be è diligentment tot ço que à aquella obra pertanga, negun mestre d'aixa, ni negun calafat no s' deu metre en aquella obra à fer, si donchs lo senyor de la nau ò del leny no se n'avenia ò no se n'era avengut ab aquells mestres qui la obra haurien començada; è gens aquells no se n' deuen moure per la paraula del senyor de la nau ò leny, ans ho deuen fadigar à aquells mestres qui aquella obra hauran començada. E si ells los ho atorgan è ho renuncian là donchs ells poden emparar de fer è de obrar en aquella obra, è abans no: car si abans que ells no haguessen haguda fadiga de ells hi obraven, farien semblant que ells qui açó començarien de fer, haguessen desalt è menyspreu de aquells mestres qui aquella obra haurien començada è fessen: encara mes, farien semblant que s'altassen de treball. Per ço quascú se deu guardar de mal è de tre-

et meilleur, le patron qui leur aura confié celui qu'ils ont entrepris et commencé par sa volonté, ne pourra les congédier (1), encore bien que, pendant la durée de l'entreprise, il ait eu quelque dispute avec eux; puisqu'ils font bien et avec diligence tout ce qui tient à cette construction, il ne peut les congédier pour cette mésintelligence, encore bien qu'il en trouvât d'autres qui consentiroient à travailler à meilleur marché: à leur tour, ils ne peuvent abandonner l'ouvrage jusqu'à ce qu'il soit terminé, puisqu'ils sont capables de le faire, et même d'en faire un plus grand et meilleur.

Si le patron les congédie, encore bien qu'ils soient bons et habiles, et qu'ils fassent bien et diligemment tout ce qui est relatif à l'ouvrage, aucun autre constructeur ou calfat ne doit s'en charger, si le patron n'en est tombé préalablement d'accord avec ceux qui avoient entrepris l'ouvrage; ils ne doivent pas même s'en tenir à la seule parole du patron, mais demander l'assentiment des premiers constructeurs.

Si ceux-ci le donnent et qu'ils renoncent à l'entreprise, alors seulement ils peuvent se charger de la construction; car, s'ils le faisoient sans la permission ou renonciation des premiers, il paroîtroit par-là qu'ils ont de la haine ou du mépris pour les constructeurs qui avoient commencé l'ouvrage, et même ils montreroient qu'ils se font un plaisir de leur malheur (2).

Il est juste que chacun évite le mal et le besoin; car l'homme en éprouve toujours

(1) Boucher traduit, *ne pourra les chasser ni agir de rigueur envers eux*. Le texte ne dit pas un mot de cette prohibition d'agir de rigueur. La seule chose qu'il ait eu en vue, c'est que quelques disputes, étrangères à la bonne exécution du travail, ne puissent être une cause de rupture du marché.

(2) Boucher traduit ces quatre lignes par ces seuls mots, *vraisemblablement ils auroient à s'en repentir*. Ce n'est point là évidemment ce que veut dire le texte.

ball; tot aytant com pot; car de mal de poch n'á hom assau. E aytambé lo senyor de la nau ò del leny se deu guardar de fer desplaers à aquells mestres que ell metex haurá hagut è ab sa voluntat hauran començada la sua obra, pus que ells facen be è diligentment ço que pertany à aquella obra: è axí deu la l's leixar acabar. Mas emperó, si aquells mestres d'aixa, ò calafats qui hauran començá la obra de fer, no seran suficients que ells la sapien fer; lo senyor de la nau los ne pot gitar è metre en poder d'altres mestres qui sapien fer aquella obra sua. E aquells mestres qui la obra sabran fer, no son tenguts de demanar paraula à aquells mestres qui aquella obra havien començada, pus que ells no la sapien fer ne sabien exirne à cap. Ans son tenguts aquells que s' faran mestres d'aixa ò calafats qui s'emparan de alguna obra à fer, è no la sabran fer, sino que enganan les gents, de fer esmena à aquell de qui aquella obra será, de tota la messió è de tot lo dan que per culpa de ells haurá sostengut. Emperó tot mestre d'aixa è tot calafat se guart è s' deu guardar, è quina obra fará, ne quina no: que si per culpa de la obra que ell haurá feta, lo senyor de la nau ò del leny haurá à fer esmena als mercaders, ò n' sostendrá algun dan, los sobredits mestres que aquella mala obra hauran feta, son tenguts de rembre è d'esmenar aquella esmena que lo senyor de la nau haurá haguda à fer als dits mercaders, è encara tot lo dan que lo senyor de la nau ne haurá sostengut per culpa de la falsa obra que los dits mestres li hauran feta. E si aquells mestres no hauran de que pagar, deuen esser présos è mésos en

assez (1). D'ailleurs, un patron doit éviter de causer des désagrémens aux constructeurs que lui-même a choisis, et qui, par sa volonté, ont commencé son ouvrage; et pourvu qu'ils travaillent bien et avec diligence, il doit le leur laisser finir.

Mais, si les constructeurs ou calfats qui ont commencé l'ouvrage, ne sont pas assez habiles pour le faire, le patron peut les congédier, et mettre à leur place d'autres qui sachent le faire. Dans ce cas, les constructeurs reconnus assez habiles pour faire cette construction ne sont pas obligés de demander la permission de ceux qui l'avoient commencée, puisque ces derniers n'ont pas su la faire ni comment y réussir. Bien plus, ceux qui se disent constructeurs et calfats, et qui entreprennent quelque construction ne sachant pas la faire, et trompant ainsi le monde, sont obligés de dédommager celui qui leur a confié l'ouvrage, de toutes les dépenses et dommages qu'il éprouveroit par leur faute.

C'est pourquoi tout constructeur ou calfat doit prendre bien garde aux ouvrages qu'il voudra ou non entreprendre; car si, par défaut de ce qu'il aura fait, le patron étoit obligé d'indemniser en quoi que ce soit les marchands, ou souffroit quelque dommage, les constructeurs qui ont mal fait l'ouvrage seroient tenus de lui rembourser l'indemnité qu'il auroit à donner aux marchands (2), et même tous les dommages qu'il auroit soufferts par suite de la défectuosité de leur ouvrage (3).

Si les constructeurs n'ont pas de quoi payer ces indemnités, ils seront arrêtés et mis au

(1) Boucher traduit *car de mal de poch n'a hom assau* par *parce qu'un peu de mal tient plus qu'il ne faut un homme.* Toute sa traduction est dans ce jargon inintelligible, lors même qu'elle ne s'écarte pas du sens. Je ne releverai plus ces sortes de fautes, parce qu'il faudroit faire autant d'observations qu'elle contient de phrases. Je me bornerai dorénavant à indiquer les contre-sens les plus remarquables.

(2) Le manuscrit omet ce membre de phrase.

(3) Ces principes sont empruntés du fr. 51, § 1, du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati, conducti.*

poder de la senyoria è star tant tro que haien satisfet è entegrat al senyor de la nau tot lo dan que per culpa d'ells haurá sostengut; que axí li n' son tenguts com sí lo y havien emblat ò tret de la casa enganosament. E lo senyor de la nau es tengut donar à quascun mestre qui en la sua obra obrará, per quascun iorn tres diners per pa è per beure, è encara lo loguer que ab ells emprendrá, si donchs los dits mestres no li volen fer gracia que l' sperassen del un disapte al altre. E açó es voluntat dels mestres si ho faran ò no, que l' senyor de la nau ò del leny no l's ne pot destrenyer ne forçar, si no tant solament à lur voluntat. E si los mestres obraran ab lo senyor de la nau à cosiment, que algun preu no haurá entre ells, lo senyor de la nau los es tengut de donar tot aytant com altres mestres pendran en altres obres, è segons que l' temps será è segons l'estament de la terra. Per que tot mestre d'aixa è tot calafat sia que faça obra à scar, sia que faça à iornals, se deu guardar que faça bona obra è stable, perçó que la pena que desus es dita no li pogues desus venir. E fon fet perçó aquest capitol; car molt mestre d'aixa è molt calafat faria molta mala obra si ell sabia que ell no n'hagues à sostenir nengun treball ne nengun dan; è perçó es imposada la pena que desus es dita : perque quascú se guart è ia quina obra fará ne quina no.

pouvoir de la justice, où ils resteront jusqu'à ce qu'ils aient payé au patron tous les dommages soufferts par leur faute; car ils y sont obligés comme s'ils l'avoient volé, ou comme s'ils avoient pris frauduleusement quelque chose dans sa maison (1). Le patron doit donner à chaque constructeur qu'il emploiera à son ouvrage, trois deniers par chaque jour pour le pain et le vin, outre le salaire dont ils seront convenus, à moins que les constructeurs ne veuillent lui faire la grâce de l'attendre d'un samedi à l'autre. Mais ce délai est absolument volontaire, car le patron ne peut pas les y contraindre s'ils s'y refusent. Si les constructeurs travaillent pour le patron à discrétion (2), de manière qu'il n'y ait aucun prix arrêté entre eux, il doit leur donner tout autant que d'autres constructeurs prendront pour d'autres ouvrages, eu égard au temps et à l'état du pays.

De même tout constructeur et calfat qui travaille soit à forfait, soit à la journée, doit avoir soin de faire un ouvrage bon et durable, afin que la peine ci-dessus indiquée ne l'atteigne pas.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de constructeurs et calfats feroient souvent de mauvais ouvrages, s'ils savoient qu'il n'en résultera pour eux aucune peine ni condamnation; la peine susdite a donc été imposée afin que chacun prenne garde aux ouvrages qu'il fera.

Capitol IX [54].

De mestre d'aixa ò calafat qui fará obra à scar.

Si algun mestre d'aixa ò calafat pendrá ò fará alguna obra à scar, ell es ten-

Chapitre IX [54] (3).

Du constructeur ou du calfat qui travaillera à forfait.

Si quelque constructeur ou calfat prend ou fait un ouvrage à forfait, il est obligé de

(1) Le manuscrit porte *caixa*, c'est-à-dire, *caisse*, au lieu de *casa* signifiant *maison*. Peut-être *caixa* vaut-il mieux; mais, toutes les éditions portant *casa*, j'ai cru devoir le conserver.
(2) Le manuscrit omet ici environ trois lignes, ce qui ôte tout le sens du chapitre.
(3) Manuscrit, chap. XI. *Capitol de mestra d'axa qui pendrá obra à escar.* Capm. page 11. Trad. it. chap. LII. Voir Targa, page 17; Valin, t. I.er, page 349; Émérigon, t. II, page 565. Voir ci-dessus la note 2 de la page 56.

gut de pagar à tots los mestres que ab ell obraran en aquella obra, la qual ell haurá presa à scar è promesa de fer à aquell de qui será. E si aquells mestres que ab ell obraran no saben que ell faça aquella obra à scar, lo senyor de la obra los ho deu dir è demostrar, perçó que si aquell mestre era baratador ò trafegador ò que no hagues de que pagar, aquells mestres que ab ell haurien obrat no sien enganats, no sabent que ell faça aquella obra à scar. E si lo senyor de la obra no l's ho diu ò demostra com ells començen à obrar en aquella sua obra, si aquell mestre qui la obra fará à scar no l's volrá pagar ò no haurá de que, aquells mestres qui ab ell hauran obrat en aquella obra se n' poden tornar, è emparar aquella obra que ells feta tant hauran; è aquella obra deu estar emparada tro que aquells mestres sien satisfets de tots lurs maltrets, è encara de tot dan, è de tot destrich, è de tota messió que ells sufferta hauran. Emperó; si lo senyor de qui aquella obra será los haurá dit è demostrat que aquell mestre li fa aquella sua obra à scar, è ells ho hauran entes, pag los aquell mestre ò no l's pag, aquells sobredits mestres no poden ni deuen emparar aquella obra que feta hauran; pus que l' senyor de la obra los ho haurá dit, com ells comencen à obrar, que ell à scar fa fer aquella obra. Emperó, si l' senyor de la obra dirá à aquells mestres, que pensen de obrar, que ell los pagará be è pla tots lurs maltrets, è hi obraran en fé del senyor de la obra, è per les paraules que ell los haurá dites, si ell ha ia pagat aquell mestre de tot ço que promes li haurá, ò no sia pagat; si el mestre no pagará aquells mestres, ò no haurá de que pusca pagar, lo senyor de la obra los es tengut de pagar; perçó com promes los

payer tous les ouvriers qui travailleront à l'ouvrage qu'il s'est ainsi engagé à faire envers celui qui le lui a commandé. Si ces ouvriers qu'il emploie ignorent qu'il fasse l'ouvrage à forfait, le patron doit le leur dire et dénoncer, afin que, si le constructeur étoit un escroc ou un dissipateur, ou n'avoit pas de moyens de payer, les ouvriers qui auront travaillé ne soient pas trompés (1), ignorant qu'il eût fait l'entreprise à forfait.

Si, au commencement de l'ouvrage, le patron ne leur a point fait cette déclaration, et que le constructeur qui a pris l'ouvrage à forfait ne veuille pas les payer, ou n'en ait pas les moyens, ces ouvriers peuvent faire séquestrer l'ouvrage, et ce séquestre doit durer jusqu'à ce qu'ils soient payés de leurs créances, et même des dommages, préjudices et dépenses qu'ils auront soufferts (2). Mais, si le patron leur déclare qu'on faisoit cet ouvrage à forfait, et s'ils l'ont entendu ainsi, soit que le constructeur les paie ou non, ils ne peuvent faire séquestrer l'ouvrage qu'ils auront fait, parce que le patron leur avoit dit, quand ils ont commencé, que l'ouvrage étoit entrepris à forfait.

Si le patron annonce aux ouvriers qu'ils peuvent travailler, qu'il paiera tout ce qui leur sera dû, s'ils travaillent sur la foi de ce patron et en vertu de ses paroles, celui-ci, soit qu'il ait déjà tout payé au constructeur, soit qu'il ne l'ait pas payé, est tenu, si le constructeur ne paie pas les ouvriers ou n'en a pas les moyens, de les payer, comme il a promis : peu importe qu'il ait ou n'ait pas de valeurs appartenant au constructeur; parce qu'il faut que ces ouvriers soient payés, ayant travaillé sur la foi du patron, qui s'étoit

(1) Le manuscrit omet *no sien enganats*, signifiant *ne soient pas trompés*, mots nécessaires pour exprimer complétement le sens.

(2) On trouve le même principe dans le chap. XXXII du réglement pour les consuls de Valence, qui est en tête du Consulat dans les éditions imprimées.

ho haurá sia qu' ell tenga d'aquell mestre alguna cosa ò no. Que mester es que aquells mestres sien pagats perçó com en fé del senyor hi hauran obrat, è perçó car ell los promes de pagar : que si ell per ventura promes no l's ho hagues, los sobredits mestres no hagueren obrat è hagueren fet de lur prou en altra part. Perque tot senyor de obra sia que la faça fer à scar ò à iornals se guart que prometrá ò que no : que mester es que tot ço que prometrá que ho atenga, vulla ò no. E si los mestres d'aixa ò calafats qui faran obra à scar, è empendran ab lo senyor, de qui la obra será, que ells la liuraran feta à dia cert ò à temps sabut, è entre ells haurá posada ò mésa pena certa, si los dits mestres no hauran acabada aquella obra axí com promes hauran, lo senyor de la obra los pot demanar la pena que entre ell è los dits mestres mésa hi posada será; è ells dits mestres son tenguts de donar aquella, menys de tot contrast. E si entre ells pena alguna mesa ne posada no será, los dits mestres son tenguts de donar al senyor de la obra tot dan è tot destrich è tota messió qu' ell ne haurá feta, ne fará; è deune esser cregut per son sagrament. Emperó, es axí à entendre que fos fet aquell destrich per culpa è per negligencia dels sobredits mestres : è si per culpa è per negligencia no será fet aquell dan ò aquell destrich, no es raó que ells ho deian esmenar, ne encara la pena, si posada hi será, pagar, pus per culpa d'ells no será fet; perçó, car à les vegades vé y empatxament de Deu ò de senyoria, è axí à empatxament de Deu ò de senyoria no pot algú als dir ne contrastar, ne es raó que ho pusca. Emperó, si lo senyor de la

engagé envers eux; car, s'il ne l'avoit pas promis, ils n'auroient pas travaillé et ils auroient cherché leur profit ailleurs. Ainsi tout patron qui fait construire à forfait ou à la journée doit bien prendre garde à ce qu'il promet, car il devra l'accomplir bon gré ou mal gré.

Lorsque les constructeurs ou calfats qui font un ouvrage à forfait, conviennent avec le patron qu'ils le lui donneront terminé pour tel jour, ou à époque fixe, et qu'une peine a été convenue au cas où ils n'auroient pas achevé l'ouvrage pour l'époque à laquelle ils l'avoient promis, le patron peut exiger d'eux cette peine, et les constructeurs sont tenus de la payer sans contestation (1). S'il n'a été stipulé entre eux aucune amende, les constructeurs doivent indemniser le patron de tous les dommages, préjudices et dépenses qu'il a soufferts et souffrira, sur le montant desquels il doit être cru à son serment, mais toujours dans la supposition que ces dommages soient causés par faute ou négligence des constructeurs; car, si l'on ne peut leur imputer de faute ou de négligence, il n'est pas juste qu'ils paient de dédommagement, ni même la peine stipulée, puisque ce n'est pas leur faute (2); car quelquefois il y a empêchement de la part de Dieu ou de la justice, ce dont personne ne peut répondre, et même cela ne seroit pas juste.

Mais si le patron refuse de payer les

(1) Ceci est conforme au droit romain sur les clauses pénales stipulées au cas d'inexécution d'une obligation, et notamment au cas prévu dans le fr. 44, § 6, du titre VII du livre XLIV du Digeste, *De verborum obligationibus*.

(2) Ce principe, conforme aux règles du droit romain sur l'exception de force majeure, se retrouve souvent dans le Consulat; notamment, pour le cas dont il s'agit ici, dans le chap. CCXVII [262].

obra no entendrá de fer les pagas axí com ab los mestres empres haurá, è n' hauran à fer messió, ò n' sostendran algun dan; tot en axí es tengut è obligat lo senyor de la obra als sobredits mestres com los mestres son à ell, è axí semblantment que sia raó è egualtat.

ouvriers comme il leur avoit promis, et qu'ils soient forcés à faire quelque dépense, ou qu'il en résulte pour eux quelque préjudice, le patron est obligé envers eux, comme eux le sont envers lui, d'une manière conforme à la raison et à l'équité.

Capitol X [55].

De personer qui vol vendre la part que té en la nau.

Encara deu hom saber : que si algun personer volrá vendra la part que haurá començada de fer en la nau, ell ho deu fer à saber al senyor de la nau, è tot en aquella guisa es tengut fer l'altre. E si lo senyor de la nau no vol que y entre, no y pot entrar entró que la nau haia fet viatge, perçó es entendre que aquell qui la compraria lo n' poria gitar per malvolença. E per aquesta raó no poden fer encantar los personers ab lo senyor de la nau entró que la nau haia fet viatge; è quant la nau haia fet viatge, ella s' pot encantar del personer al senyor, è del senyor al personer. Emperó, lo personer deu donar al senyor de la nau avantatge de donar è de pendre, è sia en voluntat del senyor de la nau de dar ò de pendre, si donchs encant publich no y havia. E perçó fon fet aquest capitol : car lo senyor de la nau hi haurá molta fatiga è molt maltret è haurá començada la nau, que si ell no fos, no fora feta.

Chapitre X [55] (1).

De l'actionnaire qui veut vendre la part qu'il a dans le navire.

Il faut savoir aussi que si quelque actionnaire veut vendre la portion d'intérêt qu'il a dans le navire, il doit auparavant en donner connoissance au patron; ce que doit faire de même l'acheteur (2). Si le patron s'y refuse, l'acheteur ne peut entrer en possession de la part qu'il achetera (3), jusqu'à ce que le navire ait terminé son voyage, par la raison qu'il pourroit par malveillance ôter le commandement au patron (4). C'est par ce motif que les actionnaires ne peuvent pas provoquer la licitation du navire contre le patron jusqu'à ce qu'il ait achevé le voyage; alors seulement il peut être licité entre un actionnaire et le patron, à la demande de l'un ou de l'autre. Mais l'actionnaire doit toujours donner au patron le choix de prendre sa part ou de lui abandonner la sienne (5), et ce choix est laissé à la volonté du patron, à moins qu'il n'y ait enchère publique.

Ce chapitre a été fait par la considération du grand travail et des peines que le patron éprouve en faisant construire le navire qui n'auroit pas existé sans lui.

(1) Manuscrit, chap. XII. *De personer qui vulla vendra part que aurá en nau ò en leny comensada.* Capm. pag. 13. Trad. it. chap. LIII. Voir Targa, page 313. Ce chapitre, le suivant, et les CLXXXXIV, CXCIX et CC [229, 244 et 245], sont particulièrement relatifs à la licitation du navire. On trouve la même règle dans l'article 25 de l'ordonnance de Pierre IV, roi d'Arragon, de 1340. Les chap. CVI, CVII, CXCIV et CCIX [151, 152, 239 et 254] traitent de la vente du navire par le patron.

(2) Suivant Casaregis, *altre* désigne le patron qui veut vendre sa part. J'ai préféré le sens adopté par Capmany.

(3) Boucher traduit, *ne peut acheter.* Ce n'est point le sens du texte. *No y pot entrar* signifie littéralement *ne peut y entrer*, c'est-à-dire, ne peut prendre possession.

(4) Boucher traduit, *afin d'éviter que par malveillance l'acquéreur ne soit dépossédé.* Il ne s'agit point de la dépossession de l'acquéreur, qui ne peut avoir rien à craindre à ce sujet. L'intention du chapitre est d'obvier au risque que pourroit courir le patron d'être congédié par le nouvel acquéreur.

(5) Boucher traduit, *les participans doivent préférer vendre ou acheter au patron ;* ce qui est un non-sens. Le texte porte qu'ils doivent lui laisser l'option, ou de leur vendre, ou d'acheter.

CAPITOL XI [56].

De nau com se pot è s' deu encantar entre lo senyor è los personers.

Segons que diu è demostra en lo capitol desusdit, que nau ò lèny no s' pot encantar tro haia fet viatge, è es ver, ab que sia nau ò leny que de nou se faça, ò que algú la hagues comprada ab voluntat è sabuda de tots los personers ò de al maior partida; è lá on diu que l' personer deu donar avantatge al senyor de la nau ò del leny de donar ò de pendre, si donchs encant publich no y haurá, axí metex se deu seguir è entendre; perçó com no es ne seria iusta raó, que si hi havia un personer ò dos qui per leugerya de lur seny, ò per sobergaria de lur moneda que ells haguessen, deian ne pusquen aportar algun senyor de nau ò de leny, en que ells haguessen alguna part, à encant publich, si donchs lo dit senyor de la nau ò leny no s' volrá, es raò que no s' deia fer. Perque? perçó, car à les vegades la maior força dels senyors de les naus ò dels lenys han à fer algunes messions que no volen metre en compte als personers per haver gracia d'ells; è perçó, car ells han fé que pusquen ab los dits personers guanyar en moltes de guises è en moltes de maneres, les quals no cal ara dir ne recapitular. E per ventura algunes vegades los dits senyors de les naus ò dels lenys han à fornir en la nau ó en lo leny qu' ells fan fer, mes parts qu' ells no cuiden fer com la dita nau ò leny començen, è axí los dits senyors de les naus ò dels lenys son esmesos que ells no han diners ne hauran de que n' pusquen haver à les vegades.

CHAPITRE XI [56] (1).

Comment le navire peut être mis aux enchères entre le patron et les actionnaires.

Il a été dit et démontré dans le chapitre précédent qu'un navire ne peut être mis aux enchères jusqu'à ce qu'il ait terminé son voyage, ce qui est vrai, soit que ce navire ait été nouvellement construit, soit qu'il ait été acheté en commun par le libre consentement des actionnaires ou de la plus grande partie : il a été dit également qu'un actionnaire doit donner préférence au patron pour prendre sa part ou lui céder la sienne (2), sauf le cas d'une mise à une enchère publique; cela doit être entendu ainsi, parce qu'il ne seroit ni juste ni raisonnable qu'un ou deux actionnaires, soit par légèreté de conduite ou parce qu'ils sont riches (3), eussent droit de contraindre le patron du navire dans lequel ils sont intéressés, à une enchère publique, malgré lui (4). La raison s'y oppose; car quelquefois la plupart des patrons sont forcés de faire des dépenses qu'ils ne veulent pas mettre sur le compte des actionnaires pour se les rendre favorables, et parce qu'ils ont l'espoir de pouvoir gagner avec eux de diverses autres manières qu'il est inutile de dire ou de récapituler ici.

Quelquefois aussi les patrons sont obligés d'avoir dans le navire qu'ils ont fait construire, une part plus considérable que celle sur laquelle ils comptoient lorsqu'ils ont commencé, et alors on doit croire qu'ils n'ont pas d'argent, ni même de moyens de s'en procurer. Il faut encore considérer les immenses fatigues, soins, travaux et sollicitudes que le patron a éprouvés pendant la construction. Il ne seroit donc pas juste que par malice d'un ou de deux actionnaires, ou bien

(1) Manuscrit, chap. XIII. *De nau ò leny que no s' pot encantar tro aja fet viatje.* Capm. pag. 14. Trad. it. chap. LIV. Voir Cleirac, pag. 9; Targa, pag. 29 et 312.

(2) On retrouvera ce même principe, avec des modifications, dans le chap. CC [245], relatif au radoub.

(3) Boucher traduit, *sans moyens, sans deniers suffisans*, ce qui est le contraire du texte. *Sobergaria de lur moneda* signifie littéralement *l'orgueil de leur argent;* c'est-à-dire, *s'ils sont trop riches.*

(4) Pendant le voyage; car on a vu, chapitre précédent, et l'on verra dans la suite de celui-ci que, le voyage achevé, ils ont ce droit.

Encara per altra raó, perçó, car lo dit senyor de la nau ò del leny hi haurá molta fadiga haguda è molt maltret, è molt treball, è molta ansia, è molt afany. Perque no seria, ne es raó que per fellonia que per un personer ò dos, ò per desgrat qu' ells haguessen del dit senyor de la nau ó del leny lo poguessen aportar à encant publich, que segons les raons desusdites totavia lo n' porien gitar à gran menyscap d'ell metex, è axí lo dit senyor de la nau ò del leny romandria desfet, ò gran res consumat del seu, è los dits personers no se n' millorarien en res. Perque es raó, que un personer ne dos no l' pusquen portar à encant publich si no ú volrá lo dit senyor de la nau, per les raons desusdites. Emperó, si com la dita nau ò leny haurá fet viatge, axí com desus es dit, si tots los personers ò la maior partida volran encantar ò aportar à encant, la dita nau ò leny al dit senyor, ells ho poden fer, que lo senyor desusdit no pot ne deu en res contrastar, si donchs entre lo dit senyor è los dits personers alguna convinença ò promissió no sera stada feta. E si la dita convinença ò promissió desusdita entre ells feta no será, la dita nau ò leny se deu è s' pot encantar: es à entendre que los dits personers han poder de destrenyer ò de fer destrenyer à la senyoria al senyor de la nau de fer lo dit encant publich; perçó car segons dret è raó è egualtat è costuma de qualsevulla cosa que sia fet ò mogut algun contrast, totavia apodera è deu esser seguit tot ço que la maior partida ò força volrá; è alló se deu seguir, è als no. E axí, si tots los personers ò la maior partida ò força volran encantar ab lo dit senyor de la nau ò del leny, lo dit senyor de la nau ò del leny deu fer encant ab los dits personers en aquesta guisa, que qui mes hi dará, aquell lo deu haver. Mas emperó : si tots los personers ò la maior

par suite de leur mésintelligence avec le patron, ils pussent le forcer à une enchère publique; car ils pourroient par ce moyen, comme il a été dit (1), le déposséder de la charge de patron, d'où résulteroit pour lui tant de dommages, qu'il seroit ruiné, ou qu'il perdroit au moins la plus grande partie de son capital, sans que les actionnaires en tirassent un véritable profit. Ainsi la justice exige qu'un ou deux actionnaires ne puissent forcer le patron à une vente publique, malgré lui, par les raisons ci-dessus expliquées.

Mais, quand le navire aura terminé son voyage, comme il a été dit plus haut, si tous ou bien la majeure partie des actionnaires veulent le mettre aux enchères, ils peuvent le faire, et le patron ne peut s'y opposer, à moins qu'il n'y eût quelque convention ou promesse contraire entre eux et lui. Si cette convention n'existoit pas, le navire peut et doit être mis aux enchères, c'est-à-dire que les actionnaires ont le droit de contraindre le patron par justice à l'enchère publique, parce qu'il est conforme au droit, à la raison, à l'équité et à la coutume, qu'en quelque chose que ce soit, où une discordance d'avis se manifeste, la volonté de la majorité l'emporte : c'est elle qu'on doit suivre, et jamais celle de la minorité.

Ainsi donc, si tous les actionnaires, ou la majeure partie, veulent liciter le navire avec le patron, celui-ci doit y accéder sous la condition qu'il soit livré au plus offrant.

Mais cependant, si tous ou la majeure partie des actionnaires ne mettent pas ou ne

(1) Dans le chapitre précédent; voir la note 4 de la page 62.

partida dels personers no encantaran ò no volran encantar, lo dit senyor de la nau no es tengut de encantar ab aquells personers, si ell no s' volrá; salvo en aytant emperó, que si un personer ò dos ò tres volen encantar ò apportar à encant al dit senyor de la nau ò leny, los personers ò personer han è deuen dir al dit senyor de la nau ò leny : « O vos nos dats à raó « d'aytant de les nostres parts, ò nos da« rem à vos à raó d'aytant de les vostres. » E d'açó desusdit poden forçar los dits personers al dit senyor de la nau ò leny, vulla lo dit senyor de la nau ò leny, ò no. E axí lo dit senyor de la nau ha avantatge de dar ò de pendre, salves emperó totes convinençes ò promessions ò manaments fets entre ells en totes coses. E en axí lo dit senyor de la nau ò leny pot forçar als dits personers en totes aytantes guises ò maneres com los dits personers poden è deuen forçar al dit senyor de la nau. Emperó, si entre lo dit senyor de la nau è los dits personers encant publich se fará, encant publich no ha ne deu haver senyoria neguna, que tots deuen esser personers simples; si donchs entre ells no haurá alguna convinença empresa que algú d'ells hi deia haver algun honrament ò alguna senyoria. Emperó, si com ells volran encantar, entre ells empendran que sia donat algun avantatge à aquell qui primer dirá, li deu esser dat. E si entre ells alguna convinença per raó del avantatge desusdit, feta ne empresa no será, lo un no es tengut de donar al altre lo dit avantatge si no s' volrá. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

veulent pas mettre aux enchères, le patron n'est pas tenu de liciter avec les autres, si ce n'est de plein gré. Néanmoins il faut savoir que si un, deux ou trois actionnaires veulent vendre leur part au patron ou le forcer à leur céder la sienne, ils doivent lui dire : *ou bien vous nous donnerez telle somme pour nos parts, ou bien nous vous donnerons telle somme pour les vôtres* (1).

Les actionnaires peuvent y contraindre le patron, qu'il le veuille ou non. Seulement il lui reste toujours le droit de choix; sauf tout pacte, convention ou stipulation contraire.

Le patron a autant de droits pour forcer à la licitation les actionnaires, que ceux-ci en ont envers lui.

Mais si c'est une enchère publique qui a lieu entre le patron et les actionnaires, il ne doit y avoir aucune préférence ou avantage; car on doit les considérer tous comme simples actionnaires (2), à moins qu'ils ne soient convenus d'avance d'accorder une préférence à l'un d'eux.

De même, si, lorsqu'on aura recours à l'enchère, il est convenu qu'on accordera quelque préférence au premier enchérisseur, on doit la lui accorder. S'il n'existe point de pacte ou de condition, aucun d'eux n'est obligé envers l'autre à lui donner la préférence, s'il ne le veut pas.

Ce chapitre a été fait pour les raisons susdites (3).

(1) Ce passage présente une ressemblance si frappante avec la coutume inédite de l'île d'Oléron, dont j'ai parlé, t. I.er, pag. 305, que je ne peux résister au désir d'en transcrire la disposition. Après avoir posé la règle que l'*esset* [licitation] *se doit faire communeaument et loyaulment*, la coutume s'exprime ainsi : *Esset apelon en icest leuc, quant uns personers, dit à l'autre, Je te mets lo vesseau a esset en tau* [telle] *manere que tu me deras* [donneras ou devras] *tant de la meix partie, ou je te derai itant* [autant] *de la toe* [tienne], *et dit quœu* [quelle] *somme; et sachez que li personers ne puet mie refunder* [refuser].

(2) Boucher traduit *senyoria* par *supériorité*, et *personers* par *simples particuliers*. Il n'y a rien de semblable dans le texte, qui veut dire, et dit en effet, que, dans ce cas, différent du précédent, nul n'a droit à une préférence, tous étant égaux en droits.

(3) Capmany a omis cette formule, qui très-souvent termine les chapitres du Consulat.

Capitol XII [57].

L'escrivá com deu eiser més è del iurament è de la feeltat de aquell, è de la pena del contrafaent.

Lo senyor de la nau pot metre escrivá en la nau, ab consentiment dels personers, salvo que no sia son parent; è deu-lo fer iurar ab testimoni dels mariners è dels mercaders è dels personers si en loch ne será, que sia suau è feel, axí be al mercader com al senyor de la nau è à mariners è à pelegrins è à tota persona que vaia en nau, è que tenga lo cartolari, è que no y scriva res sino lo ver è ço que ou de quascuna de les parts, è ell que do dret à quascú. E si lo cartolari havia tengut algun hom menys del escrivá, no será cregut res que y fos scrit. E si l'escrivá scrivia ço que no degues, deu perdre lo puny dret, è deu esser marcat al front ab ferro calt è deu perdre tot quant haia, axí be si ell ho scrivia, com si altre ho havia scrit.

Chapitre XII [57] (1).

Comment l'écrivain doit être admis, de son serment, de la fidélité à laquelle il est tenu, et de la peine qu'il encourt s'il y manque.

Le patron ne peut nommer l'écrivain (2) du navire qu'avec l'approbation des actionnaires, lorsqu'il est son parent (3) : il doit lui faire prêter serment en présence des matelots, des marchands et des actionnaires, s'il s'en trouve dans le lieu, qu'il sera officieux et fidèle, tant envers les marchands qu'envers le patron, les matelots, les passagers, et toute personne qui seroit à bord; qu'il aura un registre, et qu'il n'y écrira que ce qui sera vrai et ce qui appartiendra aux intéressés, suivant le droit de chacun.

Si le registre avoit été au pouvoir d'un autre que l'écrivain, on ne portera foi à rien de ce qui y seroit écrit. Si l'écrivain y énonce des choses fausses, il doit perdre le poing droit, être marqué au front avec un fer chaud, et son bien sera confisqué, soit que la fausse inscription ait été faite par lui-même, soit qu'elle l'ait été par un autre.

Capitol XIII [58].

Del poder è del carrech del scrivá.

L'escrivá ha aytal poder que l' senyor

Chapitre XIII [58] (4).

Du pouvoir et des fonctions de l'écrivain.

L'écrivain a un tel pouvoir, que le patron

(1) Manuscrit, chap. XIV. *De scrivá à metra en nau ò en leny.* Capm. pag. 28. Trad. it. chap. LV. Voir Targa, pag. 42 et 49; Casaregis, disc. X, n. 26; Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine,* t. I.er, page 364. Le principe de ce chapitre est dans le chap. XXVI du livre IV du Statut de Marseille, et dans l'article 2 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. L'article 1.er de l'ordonnance de Pierre IV de 1340 contient de semblables dispositions. Les fonctions et les droits de l'écrivain, très-importans à l'époque où le Consulat a été rédigé, sont rappelés et développés dans un grand nombre de chapitres.

(2) D'après le chap. CCXLII [287], il peut n'y avoir pas d'écrivain; c'est ce qui explique comment le chap. XXII [67] veut que le patron réponde des choses chargées, dont le chapitre suivant met la responsabilité au compte de l'écrivain.

(3) Je dois m'expliquer sur la manière dont j'ai pris sur moi de traduire ces premières lignes. Le mot à mot seroit : *peut placer un écrivain sur le navire, du consentement des actionnaires, sauf* ou *pourvu qu'il ne soit pas son parent.* Si c'est là ce que le Consulat a voulu dire, il est difficile de le comprendre; car il en résulte l'exclusion formelle du droit d'un patron d'admettre son parent pour écrivain, même du consentement des actionnaires; et cependant on voit au chap. XV [60] qu'un écrivain peut être parent du patron. S'il étoit possible de traduire *ab consentiment* par *sans le consentement,* en supposant que *ab* vint du latin *abs, absque,* tout seroit clair; mais aucun lexique n'y autorise. J'ai cru que ma traduction pouvoit concilier les deux chapitres. Capmany et les précédens traducteurs espagnols ont rendu littéralement le texte sans résoudre la difficulté : le traducteur italien a omis ce membre de phrase; Mayssoni et Boucher ont traduit aussi le texte littéralement. On jugera si ma traduction est préférable.

(4) Manuscrit, chap. XV. *Capitol quin poder ha l'escrivá.* Capm. page 29. Trad. it. chap. LVI. Voir Valin, t. I.er, page 449; Émérigon, t. II, page 571. Le principe de la première partie de ce chapitre se trouve dans les articles 2 et 11 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

de la nau no deu res carregar à la nau, sino en presencia del escrivá, ni negun mariner no deu levar roba, ne gitar en terra, ne desestibar menys de sabuda del escrivá. E si res se pert en la nau, çó es à saber, bala ò farcell ò altra mercaderia, ò alguna altra roba que scrivá haia scrita ò sia stat al carregar, l'escrivá la d[eu] pagar. E si l'escrivá no ha de que pagar, deu ho pagar la nau; si n' sabia esser venuda, salvat lo loguer als mariners. E l'escrivá pot comprar è vendre totes coses, ço es à saber, ferramenta è vianda è sagoles è tot aparellament de nau, menys de sabuda del senyor de la nau; emperó d' exarcia, deu ho fer à saber al senyor de la nau, è lo senyor de la nau als persioners qui iran ab ell. E si ells no ú volran, lo senyor de la nau ho pot ben comprar, pus que sia necessari à la nau.

ne peut rien charger sur le navire qu'il ne soit présent, ni aucun matelot tirer des marchandises du navire, les débarquer ou les désestiver, sans sa connoissance (1). S'il se perd quelque chose à bord, soit balle, ballot, marchandise, soit quelque autre objet que l'écrivain auroit inscrit, ou au chargement duquel il auroit présidé, il doit le payer (2). S'il manque de moyens pour le faire, le navire doit payer, dût-on être forcé de le vendre (3), sans préjudice du salaire des matelots (4).

L'écrivain peut ach[ete]r ou vendre toutes choses, c'est-à-dire, ferrures, vivres, cordages (5), et tous apparaux du navire, sans qu'il ait besoin de l'autorisation du patron; néanmoins, s'il s'agit d'agrès (6), il doit lui en faire part, et celui-ci aux actionnaires qui seroient avec lui.

S'ils s'y refusent, le patron peut les acheter, puisque ce sont des objets nécessaires au navire (7).

Capitol XIV [59].

De custodia del cartolari.

Encara lo senyor de la nau deu fer iurar l'escrivá, que ell no dorma en terra menys de les claus de la caxa en que será lo cartolari, è nenguna vegada no iaquesca la sua caxa oberta en que tendrá lo cartolani, sots la pena desusdita.

Chapitre XIV [59] (8).

De la garde du registre.

En outre, le patron doit faire jurer à l'écrivain qu'il ne couchera jamais à terre sans emporter les clefs (9) de la caisse renfermant le registre, et qu'il ne la laissera jamais ouverte, sous la peine prononcée ci-dessus.

(1) Le chap. XV [60] exige, à défaut de l'écrivain, l'autorisation du contre-maître.

(2) Ce principe est emprunté du fr. 3, § 1, et du fr. 5, § 1, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones, &c.*, et des chap. I, II et III de la rubrique XVI du livre II de la coutume de Valence de 1250.

(3) Les mêmes principes se retrouvent dans les chap. CCIX et CCXIV [254 et 259].

(4) On retrouve dans les chap. XIII, XVIII, XCIV, CXIII, CXLVIII, CLXXXII [58, 63, 139, 158, 193, 227], ce principe, que les loyers des matelots sont préférables à toutes autres dettes du navire.

(5) Capmany traduit *sagoles* par *costales*, qui signifie *pilons, battes;* mais, dans son petit lexique placé à la fin du Consulat, il traduit *sagoles* par *espuertas*, qui signifieroit *paniers*. Boucher a traduit par *gaules*. Dans l'incertitude où Capmany me laissoit sur le sens de ce mot, que la traduction italienne et Mayssoni ont omis, j'ai suivi le conseil de M. Llobet. Il m'a assuré que le mot *sagoles* désignoit encore en Catalogne une espèce de cordages qui tombent de la pointe des vergues.

(6) Boucher traduit, *mais pour la vente des agrès*. C'est un contre-sens; il ne s'agit point de *vente*, mais *d'achat* d'agrès.

(7) Voir le chap. CXCIV [239] ci-après, qui développe cette disposition.

(8) Manuscrit, chap. XVI. *De que es tengut l'escrivá*. Capm. pag. 29. Trad. it. chap. LVII. Voir Valin, t. I.er, pag. 449. Le principe de ce chapitre se trouve dans l'article 2 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(9) Boucher traduit *menys de les claus* par *moins encore qu'il ne laissera pas les clefs*, ce qui n'est point le sens de ce passage. Il n'a pas mieux compris *è nenguna vegada no jaquesca la sua caxa oberta*, en traduisant par, *que personne ne verra ni ne touchera son coffre ouvert*. Le mot *vegada* ne signifie point *verra*, mais *fois*, et *nenguna vegada* signifie *aucune fois, jamais; jaquesca* signifie *laissera*, de *jacquir*, qui veut dire *délaisser, abandonner*.

CAPITOL XV [60].

Perrogatives de patró è d' escrivá è de personer, è de la fé è creença que es donada al cartolari.

Tota la messió, axí com de menjar è de beure, deu pagar la nau al senyor è al escrivá; è encara deu mes pagar al escrivá sabates, tinta è paper è pergami. E lo senyor de la nau deu pendre aytal loguer com un dels altres notxers qui van en la nau, è aytantes de portades com de loguer, à la forma del loguer : è deu lo y donar l'escrivá è scriure axí be com dels altres qui seran mariners. E si algun personer irá ab ell en la nau, ell deu fer iurar lo notxer que li diga veritat, ia que pot affanyar aquell personer, è ell que li dó alló, è si lo senyor lo volrá millorar de res, que ho pot fer. E si l'escrivá va à cosiment, ell li deu donar de loguer axí com à un proer dels cominals que y sien : è si lo senyor lo volrá millorar que ho pot fer. Lo senyor de la nau pot totavia demanar de compte à l'escrivá, sia parent seu ò altre; mas senyor de nau no y pot parent metre seu per escrivá, si no es ab voluntat dels personers ò dels mercaders. E si algun escrivá havia stat en blasme de alguna scrivania ò de algun furt que hagues fet, no pot levar tal escrivá parent seu ne altre. Encara mes : escrivá es tengut de dar compte als personers to-

CHAPITRE XV [60] (1).

Droits du patron, de l'écrivain, des actionnaires, et de la foi et croyance qu'on doit porter au registre.

Le navire doit payer au patron et à l'écrivain toute leur dépense pour manger et boire, et fournir, en outre, à ce dernier des souliers, de l'encre, du papier et du parchemin. Le patron doit avoir autant de salaire que les autres contre-maîtres qui seront à bord; il a droit de charger une pacotille (2) égale à la valeur de ce salaire et à ce titre; l'écrivain doit lui accorder cette faculté, et l'inscrire de même que ce qui regarde les autres matelots. Si quelque actionnaire sert sur le navire avec le patron, celui-ci doit demander au contre-maître la déclaration sous serment de ce que peut gagner cet actionnaire, et il doit le lui donner; néanmoins, si le patron veut lui accorder davantage, il peut le faire. Si l'écrivain sert à discrétion (3), il doit avoir autant de salaire qu'un officier de proue ordinaire (4) servant sur le navire; néanmoins le patron peut lui donner davantage, s'il le veut.

Le patron peut, à tout instant, demander compte à l'écrivain, qu'il soit ou non son parent; mais il ne peut admettre aucun de ses parens (5) pour écrivain sans la permission des actionnaires ou des marchands. Si un écrivain s'étoit déshonoré par quelque fausse écriture ou par quelque vol, le patron ne pourra le prendre (6), fût-il son parent.

Encore plus, l'écrivain est obligé de rendre compte (7) aux actionnaires toutes les fois

(1) Manuscrit, chap. XVII. *Capitol de que es tengut lo senyor al scrivá.* Capm. page 30. Trad. it. chap. LVIII. Voir Targa, pag. 37, 41, 42, 44 et 45; Casaregis, disc. X, n. 28, et disc. LXXII, n. 27; Valin, t. I.er, pag. 449. Le principe dont ce chapitre contient le développement, se trouve dans l'article 2 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(2) Voir à ce sujet les chap. LXXXVI et LXXXVII [131 et 132] ci-après.

(3) Le chap. CLXXXI [226] explique ce genre de location des gens de mer.

(4) Le manuscrit porte *axí com a ij proyers*, c'est-à-dire, *autant que deux officiers de proue.* Cette leçon équivaut probablement à celle du texte imprimé, parce que sans doute les officiers de proue ne recevoient que la moitié du salaire d'un contre-maître.

(5) Ce passage justifie la manière dont j'ai traduit le commencement du chapitre XII [57].

(6) Boucher traduit les mots *no pot levar tal escrivá, parent seu ne altre,* par, *ne peut mettre à sa place un parent ni un autre.* Si cette traduction étoit exacte, le Consulat auroit dit une grande absurdité, puisqu'il consacreroit la nécessité de conserver un homme reconnu infidèle; mais *levar* signifie *emmener avec soi, enlever pour un service, enrôler*, ainsi que l'atteste le Dictionnaire catalan imprimé en 1805; et, traduit ainsi, le texte est facile à entendre.

(7) Les chap. CXCV, CXCVI, CXCVII et CCXLIX [240, 241, 242 et 294] traitent de la reddition des comptes.

tavia que ells lo n' demanen, si que fos exit de la scrivania, ò que fos en la nau. Encara mes, es tengut à quascun personer de retre compte de tot ço que haurá rebut de nolit è despés è venut è comprat. E l'escrivá pot pendre de quascun mercader penyora que be li valega lo nolit è les averies, axí be dels personers com dels altres è de pelegrins è de mariners è de tota persona que deia donar nolit ò averies. E deuense donar los loguers è les averies en presentia del cartolari de la nau. Cartolari es mes cregut que carta, car la carta se pot revocar, è lo cartolari no. E tot ço que es en lo cartolari més deu esser cregut è tengut, ab que la nau tenga prois en terra, ò l'escrivá sia en terra que ho scriva.

qu'il lui en sera demandé un, soit qu'il sorte de charge, soit qu'il reste à bord. Ce compte, qu'il est tenu de rendre à chaque actionnaire, doit être de tout ce qu'il aura reçu de fret, dépensé, vendu ou acheté.

L'écrivain peut exiger de chaque marchand un gage (1) équivalent au fret et aux dépenses (2) faites pour sa marchandise; et il en sera des actionnaires comme des autres : il peut aussi en exiger des passagers et matelots, et de toute personne qui doit payer fret ou dépenses. Le paiement des salaires et dépenses doit être constaté sur le registre du navire, parce que ce registre fait plus de foi qu'une écriture privée, cette sorte d'écrit pouvant être contestée, mais non ce qui est porté au registre; et tout ce qui est inscrit au registre doit faire foi, pourvu qu'à l'époque où l'écrivain y a porté sa déclaration, le navire fût amarré, ou que l'écrivain fût à terre (3).

Capitol XVI [61].

De que es tengut senyor de nau à mercader è à pelegrí.

Si tu vols saber de que es tengut lo senyor de la nau ò del leny als mercaders, açí ho pots saber. Lo senyor de la nau es tengut de salvar è de guardar als mercaders è als pelegrins è à tota persona que vaia en la sua nau, axí be al menor com al major, è de aiudar contre tots homens de son poder, è tenirlos nech contra cossaris è contra totes persones qui mal los volguessen fer. Encara, es tengut lo senyor de la nau de tenir nech tota la lur

Chapitre XVI [61] (4).

Des obligations du patron envers les marchands et les passagers.

Si tu veux savoir de quoi le patron est tenu envers les marchands, tu pourras l'apprendre ici. Le patron est obligé de protéger et garder les marchands (5) et passagers, et quiconque sera à son bord, le plus petit comme le plus grand, les aidant de tout son pouvoir contre qui que ce soit; il doit également les défendre contre les corsaires et quiconque voudroit leur faire du mal.

Il doit aussi tenir à couvert leurs effets, les

(1) Ce principe est emprunté du fr. 2 pr. du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*, et du chap. XX de la troisième partie de la compilation rhodienne. Le chap. XXXVIII [83] permet de retenir le quart, et les chap. CCXV et CCXX [260 et 265] de retenir la totalité.

(2) Le texte porte *avaries*. Dans l'usage, on appelle *avaries* les dommages arrivés à des marchandises; mais, dans le droit maritime du moyen âge, c'est un mot générique qui signifie des dépenses. On a vu même, t. I.er, page 277, que ce mot signifioit des droits de douane. Je tâcherai de diversifier la traduction de ce mot selon que le sens me fera présumer l'acception qu'il doit recevoir.

(3) Le chap. CCVIII [253] fait connoître que, à quelques exceptions près, l'écrivain ne pouvoit constater une convention tant que le navire étoit en mer. Voir chap. L, LIV, LVI et LXVI [95, 99, 101 et 111].

(4) Manuscrit, chap. XVIII. *Capitol de que es tengut lo senyor als mercaders*. Capm. pag. 187. Trad. it. chap. LIX. Voir Targa, pag. 174; Casaregis, disc. XIX, n. 19; disc. XXIII, n. 55 et 80, et disc. XLVI, n. 3; Valin, t. I.er, pag. 449; Emérigon, t. I.er, pag. 377 et 381. Ce chapitre paroît emprunté du chap. XXXIV de la III.e partie de la compilation rhodienne, du chap. XXIV du liv. IV du Statut de Marseille, et des art. 2 et 11 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. Les art. 19 et 21 de celle de Pierre IV de 1340 sont semblables.

(5) Le manuscrit omet ici deux lignes, depuis *açí ho* jusqu'à *als mercaders;* ce qui détruit le sens.

roba è lur haver, è de salvar è de guardar, axí com desus es dit. Encara, que deu fer iurar lo notxer è l's panesos è l's personers, è l's mariners è tots aquells qui y iran è y seran, è tots aquells qui penran loguer de la nau, que aiuden à salvar è guardar los mercaders è los lurs havers, è de tots aquells qui en la nau iran, de lur poder : encara mes, que no l's descobren ne façen rasa, ne ladronici, ni baralla contra algú d'aquells qui desus son dits : encara mes, que no traguen ne meten res en la nau sens sabuda del escrivá ò del notxer, ne metre ne traure de nit ne de dia que l' notxer ò l' guardiá no ú sabes.

mettre en sûreté (1), et les conserver comme il a été dit (2). Il doit faire prêter serment au contre-maître, aux officiers de proue, aux actionnaires, aux matelots, à tous ceux qui seront à bord, et à tous ceux qui reçoivent quelque salaire, d'aider et de défendre de toutes leurs forces les marchands et leurs effets, ainsi que ceux de tous les individus qui sont à bord; de ne pas les dénoncer (3); de ne leur chercher ni querelle ni dispute, et de ne pas les voler; enfin de ne rien tirer du navire, ni d'y mettre rien sans l'avoir déclaré à l'écrivain (4) ou au contre-maître; de n'enlever ni de mettre rien de nuit ou de jour sans permission du contre-maître ou du gardien.

CAPITOL XVII [62].

Del sagrament que deu fer lo notxer.

Encara mes, deu fer iurar lo notxer per aquella raó que hauran iurat los mariners; è mes encara que ell diga veritat als mercaders de tot ço que ells li demanaran, è que no isca de port, ne y entre sens voluntat dels mercaders. Mas lo notxer ha poder de totes altres coses à fer ab consell dels panesos, de tallar arbres, è tolre de veles, è iunyir à veles, è de pendre una volta, è de fer tot ço que pertany à la nau : salvant emperó que ell sia suficient à notxer, que sapia compasar è tallar veles è stibar à trau è donar lats è coneixer la volta ab que guanyará ab son contrari. E si açó no sab fer, è ha en

CHAPITRE XVII [62] (5).

Du serment que doit prêter le contre-maître.

Le patron doit aussi faire prêter au contre-maître (6) le serment que les matelots ont prêté, et, en outre, celui de dire la vérité aux marchands sur tout ce qui lui sera demandé, et de ne sortir d'aucun port ou de n'y point entrer sans leur consentement (7). Mais le contre-maître a le pouvoir de faire toute autre chose avec le conseil des officiers de poupe, comme de couper les mâts, serrer ou forcer les voiles, virer de bord, et faire tout ce qu'exigera le bien du navire : bien entendu qu'il doit être habile dans son emploi, et qu'il saura mesurer et tailler les voiles, estiver de vive force (8), mettre à la bande et connoître la bordée pour gagner sur son adversaire.

S'il ne sait pas le faire, et qu'il y ait quelque

(1) On trouve le développement de cette disposition dans le chap. XVIII [63].

(2) Aucun des chapitres précédens ne parle de cela; mais voir le chap. XVIII [63].

(3) Boucher traduit *no l's descobren*, par, *qu'ils ne discourront point*. C'est un contre-sens. *Descobren* vient de *descobrir*, qui signifie *découvrir, faire connoître, dénoncer*.

(4) Boucher traduit deux fois dans ce chapitre le mot *sabuda* par *sceau*. J'ignore si c'est la faute de l'imprimeur qui aura mis *sceau* pour *su*.

(5) Manuscrit, chap. XIX. *Capitol que deu fer sagrament lo noxer*. Capm. page 31. Trad. it. chap. LX Voir Targa, page 40.

(6) Il est encore parlé du contre-maître dans les chap. XVIII, XLVII, XLVIII et CLXXXI [63, 92, 93 et 226], pour déterminer ses attributions.

(7) On trouve le développement de ces mots dans le chap. LVI [101].

(8) Boucher traduit *stibar à trau* par *les arranger*, faisant rapporter ce mot aux voiles. Mais *stibar* signifie *estiver*, et par conséquent il s'agit de l'estivage, terme de marine relatif au chargement d'un navire. *Trau* signifie, d'après le petit glossaire de Capmany, *palanca*, en français *levier*, et vient sans doute du latin *trabes*. C'est dans ce sens que j'ai fait ma traduction.

la nau panes ò proer, qui ú sapia fer, aquell notxer deu esser cassat d'aquell loch, è més aquell panes ò aquell proer. E si lo dit notxer ho sap fer, tot ço que hom li ha convengut li deu hom observar è tenir. E si lo senyor de la nau lo n' volrá gitar per malvolença, è lo notxer será pagat de son loguer, ell se n' porá anar. E si pagat no es, lo senyor de la nau lo deu pagar. E si açó que convengut haurá, axí com desus en aquest capitol es escrit, no sap fer ne pot attendre, tot dan è tota messió que n' fará ne n' sostendrá la nau, aquell notxer ho deu de tot pagar. E lo notxer no deu iaure despullat, que sia sá, è deu aiudar à ormeiar à salvament la nau, è fer al pus prest que pusca lo servey de la nau, è si tot ho pot fer no y deu metre terme. E deu se tenir ab lealtat, axí be ab los mercaders, com ab lo senyor de la nau è ab mariners è ab pelegrins è ab tots comunament.

officier de poupe ou de proue qui en soit capable, le contre-maître doit être destitué de son emploi et remplacé par cet officier; mais, s'il sait le faire, on doit tenir tout ce qui a été convenu avec lui. Si le patron veut lui donner congé par malveillance, et qu'il ait touché la totalité de ses loyers, il peut s'en aller : s'il ne l'a pas touchée, le patron doit le payer.

Le contre-maître qui ne sait pas faire le service pour lequel il s'est loué, ainsi qu'il est écrit ci-dessus dans ce chapitre, ni comment s'y prendre, doit payer toute la dépense et le dommage qui en résultera pour le navire. Le contre-maître, étant en santé, ne doit point dormir déshabillé : il doit aider à appareiller sûrement (1) le navire et faire le service de bord le plus promptement possible, ne mettant aucun retard dans tout ce qu'il peut faire (2). Il doit se conduire avec loyauté envers les marchands, le patron, les matelots, les passagers, et généralement envers tout le monde.

Capitol XVIII [63].

De haver qui prenga dan per mal stibar ò per altra negligencia.

Senyor de nau ne notxer no deu stibar ne deu fer stibar en vert, ne stibar nengun fax, que hom tema, ne bala ne farcell que damnatge y prengues, prés d'arbres, ne de timonera, ne de sentina, ne de porta, ne de negun altre loch on

Chapitre XVIII [63] (3).

Des marchandises qui recevront quelque dommage pour avoir été mal estivées, ou pour toute autre négligence.

Le patron ni le contre-maître ne doivent point estiver ou faire estiver les marchandises en lieu humide (4), ni estiver les paquets, ballots ou balles, de façon qu'il en résulte quelque dommage (5), près des mâts, des jaumières, de la cale, des écoutilles, ni dans aucun autre lieu où elles puissent être ava-

(1) Boucher traduit *ormeiar à salvament* par *aider au sauvement.* Mais *ormeiar* signifie *appareiller,* et *salvament* signifie *lieu sûr, sûreté;* c'est dans ce sens que j'ai dû traduire.

(2) Au lieu des mots du texte *si tot ho pot fer,* le manuscrit porte *si tost ho pot fer,* c'est-à-dire, *s'il est possible de le faire promptement, il doit n'y mettre aucun retard :* peut-être cette leçon est-elle meilleure; mais aucune édition ne la contient.

(3) Manuscrit, chap. XX et XXI. Le chap. XX a pour rubrique : *Capitol de roba que sia stibada pres d'arbres ne de timoneres.* Capm. pag. 130. Trad. it. chap. LXI. Voir Targa, pag. 97, 100, 296; Casaregis, disc. XLVI, n. 6, et disc. CCXXV, n. 9; Valin, t. I.er, pag. 464; Émérigon, t. I.er, pag. 377, et t. II, pag. 572. Le principe de ce chapitre est dans les chap. XXXIV et XXXVIII de la III.e partie de la compilation rhodienne, et dans les articles 5 et 13 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. Cette obligation, déjà imposée au patron par le chap. XVI [61], de tenir en sûreté les effets des marchands, se trouve encore dans les trois chapitres suivans, et dans les chap. XXV, XXVI, CXLI et CCIV [70, 71, 186 et 249].

(4) Le manuscrit omet les mots *en vert,* signifiant *en lieu humide;* ce qui rend le texte inintelligible.

(5) Boucher traduit *aucun fardeau sur lequel il y ait du doute;* ce qui n'est point ce qu'a voulu dire le Consulat.

mal pogues pendre. Encara, lo senyor es tengut de moltes altres coses als mercaders: haver qui sia més en nau si s' banya per cuberta ò per murada ò per arbres ò per sentina ò per timoneres ò per ambrunals ò per porta ò per metre en loch dubtos ò per poch crostam; car lo senyor deu esmenar tot lo dan que l' mercader pendrá en aquell haver qui s' será banyat ab que lo senyor de la nau y bast. E si no y basta deuse n' vendre la nau que personer ni prestador no n' pot res haver; salvo los mariners qui no perden lurs loguers.

riées. Le patron est responsable aussi envers les marchands de diverses autres choses (1): si une marchandise embarquée se mouille soit par le tillac, ou par les côtés du navire, ou par les mâts, ou par la cale, ou par les jaumières, ou par les dalots, ou par les écoutilles, ou parce qu'on l'aura placée dans un lieu peu sûr, ou enfin par défaut du carénage (2), le patron doit réparer tout le dommage que le marchand souffrira de ce que sa marchandise aura été mouillée, si ses moyens sont suffisans. S'il n'a pas de quoi payer, le navire doit être vendu, sans qu'aucun actionnaire ni prêteur y puisse rien prétendre, excepté les matelots, qui ne doivent pas perdre leurs salaires.

Capitol XIX [64].

De roba banyada.

Roba que será trobada banyada en nau ò en leny, è será banyada per aygua de cuberta ò per murades ò encara per fallida de crostam, lo senyor de la nau ò del leny deu sostenir tot lo damnatge. E si s' banya per aygua del pla que la nau ò lo leny faça, è sia suficientment encrostamada, è per murada ne per cuberta no faça aygua, lo senyor de la nau no sia tengut de res esmenar.

Chapitre XIX [64] (3).

Des marchandises mouillées.

Le patron doit payer tout le dommage arrivé aux marchandises qui se seront mouillées par le tillac, par les côtés, ou par défaut du carénage.

Mais, si elles ont été mouillées par l'eau que le navire a faite par son plafond, quoiqu'il fût suffisamment caréné, et non par eau provenant du tillac ou des côtés, le patron n'est pas obligé au dédommagement.

Capitol XX [65].

Declaració del precedent.

Dit es, sclarit è certificat lo capitol desusdit, que si nau ò leny fará aygua per murades ò per cuberta, que aquella roba que per aygua de murades ò de cuberta se banyará è s' gastará, que l' senyor de la nau es tengut de esmenar als merca-

Chapitre XX [65] (4).

Explication du précédent chapitre.

Le chapitre précédent dit, déclare et prescrit que si le navire faisoit eau par les côtés ou par le tillac, le patron est tenu de dédommager les marchands dont la marchandise a été mouillée ou gâtée par cette cause.

(1) Le manuscrit commence ici le chap. XXI, qui porte pour rubrique: *Capitol d'aver que s'banya en nau ò en leny*. En marge on lit d'une autre écriture: *Esmena de roba banyada ò gastada*.

(2) Boucher traduit *ò per poch crostam*, par *faute d'en avoir de propres pour les recevoir*. Mais *crostam* signifie *carénage*: ainsi le mot à mot est *pour peu de carénage*. Voir les chap. XIX et XXI [64 et 66].

(3) Manuscrit, chap. XXII. *Capitol de roba que será atrobada en nau ò en leny banyada*. Capm. pag. 131. Trad. it. chap. LXII. Voir Vinnius, *ad Peckium*, pag. 259; Emérigon, t. I, pag. 373.

(4) Manuscrit, chap. XXIII. *Capitol de nau ò de leny ò altra vexell que fará aigua per murades*. Cette rubrique n'est point dans la table. Capm. pag. 131. Trad. it. chap. LXIII. Voir Targa, pag. 96; Vinnius, *ad Peckium*, pag. 259; Casaregis, disc. XLVI, n. 4; Emérigon, t. I.er, pag. 373 et 601.

ders, de qui aquella roba será, tot lo dan que ells ne pendran ne sostendran. Es entendre, que si la nau ò lo leny correrá è sostendrá tan gran fortuna de mal temps que li fará gitar la stopa de les murades ò de la cuberta, è si per aquesta raó que desus es dita la roba que en la nau ò en lo leny será se banyará ò s' gastará, lo senyor del leny ò de la nau no n' es tengut de alguna esmena à fer à aquells mercaders de qui aquella roba banyada ò gastada será, pus no es fet per sa culpa. E fon fet perçó aquest capitol : car à empediment de Deu ne de mar ne de vent ne de senyoria, negú no pot res dir ni contrastar. E per aquella raó metexa nau ò leny qui per fortuna de mal temps perdrá alguna exarcia, axí com son timons ò timoneres ò arbres ò antenes ò veles ò alguna altre exarcia, è per raó de qualque sia exarcia, que la nau ò leny per fortuna de mal temps perdrá, en la nau ò en lo leny se banyará è s' guastará alguna roba; lo senyor de la nau no-n' sia tengut de esmena à fer, pus que per sa culpa no s' será banyada ne guastada.

Mais il faut entendre que si le navire éprouve une tempête assez forte pour qu'elle fasse jeter l'étoupe des côtés ou du tillac, et qu'ainsi la marchandise embarquée se mouille ou s'avarie, alors le patron ne doit aucun dédommagement aux marchands à qui elles appartiendroient, puisque ce malheur n'est pas arrivé par sa faute.

C'est pour cela qu'a été fait ce chapitre, parce que personne ne peut s'opposer à des accidens qui proviennent de Dieu, de la mer, du vent ou du prince. Par la même raison, si le mauvais temps fait perdre quelqu'un des apparaux, par exemple, le gouvernail, les jaumières, les mâts, les antennes, les voiles ou autres apparaux, et si, par l'effet de cette perte que la tempête aura causée, quelque marchandise est mouillée ou endommagée, le patron n'est pas obligé au dédommagement, puisque le mal ne vient pas de sa faute.

Capitol XXI [66].

Encara mes de fet de roba banyada ò guastada.

Segons que desus es dit è sclareix : nau ò leny qui fará aygua per murades, ò per cuberta, per qual raó es absolt lo senyor de la nau ò del leny, que no es tengut de esmena à fer de roba que s'y bany, ò que s'y guast per banyadura. E en aquesta esmena los nostres antecessors volgueren sclarir ço que diu : leny qui fará aygua per pla, sol que sia suficientment encrostamat, lo senyor de la nau ò del leny no sia tengut de esmena à fer de roba que per aygua de pla será banyada.

Chapitre XXI [66] (1).

Encore sur les marchandises mouillées ou avariées.

D'après ce qui a été dit ci-dessus du cas où un navire fait eau par les côtés ou par le tillac, on a vu par quelle raison le patron n'est pas tenu d'indemniser les propriétaires des effets que l'eau auroit mouillés ou gâtés.

Dans cet amendement, nos anciens ont voulu éclaircir ce qui est dit, que si le navire fait eau par le plafond, quoiqu'il fût suffisamment caréné, le patron ne doit pas d'indemnité pour les objets mouillés par l'eau du plafond.

(1) Manuscrit, chap. XXIV. *Capitol de nau ò leny que fará aygua per murades.* Capm. pag. 132. Trad. it. cap. LXIV. Voir Targa, pag. 90 et 98; Vinnius, pag 289; Emérigon, t. I, pag. 373.

Volent sclarir, ço que diu *suficientment encrostamat*, com deu esser entes, perçó que entre los senyors de les naus ò dels lenys è los mercaders no pusca haver algun contrast departiren ho en axí, que tota nau ò tot leny en que lo crostam será pus alt que lo paramijal ò que sia par à par del paramijal, è que sia per tota la nau ò per tot lo leny espés è per tot cominal tro sus à les escoes, per aygua que façа per lo pla, no sia tengut de roba, que s'y bany ò que s'y guast, de esmena à fer lo senyor de la nau ò del leny als mercaders de qui será aquella roba banyada ò guastada. Per qual raó? Perçó, car com los mercaders nolieiaren aquella nau ò aquell leny guardasen ho si era ayguader ò no, è perçó com si ells veren è conegueren que aquella nau ò aquell leny que ells nolieiaren ferá aygua per lo pla; si no ú digueren al senyor de qui era, ell no l's es de res tengut. Emperó, si los dits mercaders lo y digueren ò lo y feren entenent, qualque cosa ò qualque promessió que ell los faes, aquella es mester que ell los attena. Emperó, si lo crostam será res pus bax que lo paramijal, si la nau ò lo leny fará aygua per lo pla, lo senyor de la nau ò del leny es tengut de tota roba esmenar que per aygua de pla sia banyada ò guastada per qualque raó, perçó que iat sia açó que l' paramijal hi sia mès ò posat per tenir fort, ò per dar enfortiment à la nau ò al leny, axí be y es posat per lo crostam que venga par à par d'ell. E per les raons desusdites feren aquesta esmena è aquest sclariment los nostres antecessors, per raó que contrast no pusca haver

A l'effet d'éviter toute contestation entre les patrons et les marchands, nos anciens, voulant expliquer l'expression *suffisamment caréné*, ont déclaré ce qui suit : quand le carénage d'un navire montera plus haut que la préceinte, ou sera à sa hauteur, et s'étendra par toute la bande jusqu'au-dessus des écubiers (1), quelque quantité d'eau que fasse le navire, le patron ne doit pas d'indemnité aux marchands à qui appartiendront les effets mouillés ou gâtés.

Pour quelle raison? Parce que, quand les marchands ont frété le navire, ils devoient s'assurer s'il faisoit eau ou non; et puisque, ayant vu qu'il faisoit eau par le plafond, ils n'ont rien dit au patron, celui-ci ne doit leur répondre de rien.

Mais, si les marchands le lui ont dit, ou le lui ont fait entendre, il doit accomplir toute convention qu'il aura faite. Cependant, pour peu que le carénage soit plus bas que la préceinte, si le navire fait eau par le plafond, le patron est tenu d'indemniser pour toute marchandise qui seroit mouillée ou avariée par quelque cause que ce soit, parce que si la préceinte est mise pour renforcer le navire, elle l'est aussi pour que le carénage arrive jusqu'à elle.

Par ces motifs, nos anciens ont fait cette correction et cet éclaircissement afin d'éviter des discussions entre les marchands et les

(1) Le texte porte *crostam*, que j'ai traduit par *carénage*, c'est-à-dire, l'enduit dont on couvre la partie du navire qui enfonce dans l'eau, du catalan *encrostar*, signifiant *enduire*; et *paramijal*, que j'ai traduit par *préceinte*. Mayssoni et Boucher ont conservé les mots du texte sans les traduire. *Paramijal* ne se trouve point dans les dictionnaires; il a pu être formé de *parar*, signifiant *garantir*, *orner*, et de *mijal*, signifiant *moitié*. Capmany l'a expliqué dans le sens que j'ai adopté. Suivant Casaregis, ce mot signifieroit une pièce de bois qui va de la poupe à la proue, et réunit les traverses du plafond. Dans ce sens, il s'agiroit d'une pièce intérieure, telle que la *carlingue*; mais il me semble que le texte désigne une pièce extérieure, puisqu'il veut que le carénage, *crostam*, s'étende jusqu'au-dessus de cette pièce.

entre los mercaders è los bons homens qui van per la mar, qui son senyors de les naus ò dels lenys.

CAPITOL XXII [67].

De roba que s' gasta per rates, ò altrement se pert.

Si haver será gastat per rates en la nau, è no ha gat en la nau, lo senyor de la nau será tengut de esmenar. Haver qui més sia en la nau, è sia scrit en capbreu, si s' pert en la nau stant, lo senyor de la nau deu esmenar aquells havers.

CAPITOL XXIII [68].

De haver gastat per rates per no haver gat en nau.

Si haver será gastat per rates è que en la nau no haia gat, lo senyor lo deu esmenar; mas no declara, si en la nau haurá gats en aquell loch on la dita nau stibará, è com d'aquí seran partits los dits gats morran ò seran morts, è rates hauran gastat algun haver, ans que sien en loch que gats pusquen haver; si lo senyor de la nau comprará gats, è metrá tantost com en lo loch será que n' trobará à vendre ò à donar ò en qualque manera en la nau los metrá, no sia tengut de restituir los dans desusdits, pus en culpa d'ell no será esdevengut.

CAPITOL XXIV [69].

Si roba pendrá dan per esser stibada en vert.

Encara, si lo senyor de la nau fará

hommes probes qui vont par mer et sont patrons de navires.

CHAPITRE XXII [67] (1).

Des effets gâtés par les souris ou autrement perdus.

Si quelques effets sont endommagés par des souris dans le navire, parce qu'il n'y a point de chat à bord, le patron doit réparer le dommage. Si quelque objet chargé sur le navire et inscrit sur le registre se perd, le patron est obligé d'indemniser les propriétaires (2).

CHAPITRE XXIII [68] (3).

Des effets avariés par les souris, à faute de chat à bord.

Si une marchandise est endommagée par les souris, parce qu'il n'y a point de chat à bord, le patron doit indemnité; mais il n'est pas expliqué ce qui arrivera si, les chats que le navire avoit à bord au lieu où il a chargé, étant morts pendant le voyage, les souris ont endommagé quelques marchandises avant que le patron fût arrivé dans un lieu où il pût se procurer d'autres chats: le patron qui s'en procurera et en mettra sur son navire, aussitôt qu'il sera arrivé dans un lieu où l'on aura pu lui en vendre ou lui en donner, ne doit pas répondre des dommages, car ils ne sont pas arrivés par sa faute.

CHAPITRE XXIV [69] (4).

Si une marchandise reçoit quelque dommage pour avoir été estivée en lieu humide.

Encore, si le patron fait placer des mar-

(1) Manuscrit, chap. XXV. *De nau ò leny on no aja gat.* Capm. pag. 133. Trad. it. chap. LXV. Voir Émérigon, t. I.er, pag. 377. Le chapitre suivant en développe les dispositions.

(2) On a déjà vu ce principe dans le chap. XIII [58] ci-dessus. Voir encore le chap. LXX [115].

(3) Manuscrit, chap. XXVI. *De nau ò leny on no aja gat.* Capm. pag. 134. Trad. it. chap. LXVI. Voir Émérigon, t. I, pag. 377. Ce chapitre explique le précédent.

(4) Manuscrit, chap. XXVII. *De roba que será stibada en vert.* Capm. pag. 134. Trad. it. chap. LXVII. Voir Targa, pag. 97. Ce chapitre développe ce qui a déjà été dit chap. XVIII [63].

metre res en cant, que es entendre en vert, tot lo damnatge que sia pagat.

chandises, lorsque c'est dans un lieu humide (1), sans faire sol, il doit payer tout le dommage.

Capitol XXV [70].

Com deu esser fet sol.

Senyor de nau ò de leny no deu fer, de haver de algun hom mercader, sol à haver d'altre mercader. E si no fa è l'haver qui es sol, pendrá dan per l'altre que va desus, lo senyor de la nau es tengut de restituirlo dan.

Chapitre XXV [70] (2).

Comment le sol doit être fait.

Le patron ne doit point faire sol aux effets d'un marchand avec ceux d'un autre. S'il le fait, et que les objets qui font le sol reçoivent quelque dommage de ceux de dessus, le patron doit le réparer.

Capitol XXVI [71].

Declaració del capitol precedent.

Segons que en lo capitol desusdit diu, senyor de nau ò de leny no deu fer de haver del un mercader sol; è si ho fa è l'haver qui al sol será, pendrá dan, ell es tengut del tot esmenar. Mas, pus no diu ne demostra ne esclarex com deu esser entés ne com no, ne per qual raó. E per la raó desusdita, è perçó que entre los mercaders è l's senyors de les naus no pusca haver algun contrast, los nostres antecessors qui primerament anaren è comen̄çaren anar per lo món, aquesta esmena volgueren esclarir en axí : que si l's mercaders qui en la nau ò leny metran roba, si tots ò partida hauran roba de pes, si lo senyor de la nau fará sol, tant solament de la roba del un mercader à la

Chapitre XXVI [71] (3).

Explication du précédent chapitre.

Il a été dit, dans le précédent chapitre, qu'un patron ne doit pas faire sol aux effets d'un marchand avec ceux d'un autre; que s'il le fait, et que la marchandise éprouve quelque dommage, il est tenu de le réparer. Mais il n'est pas dit, ni démontré, ni éclairci, comment cela doit être entendu et pour quelle raison. A ces causes, et pour éviter des disputes entre les marchands et les patrons, nos anciens, qui les premiers ont commencé à aller par le monde, ont voulu donner une explication de la manière suivante.

Si, la totalité ou une partie des marchandises qui seront à bord, étant des objets de poids, le patron fait sol pour tous, seulement avec les effets de l'un des marchands, et que la marchandise avec laquelle il aura fait le

(1) Le mot *cant* ne se trouve dans aucun dictionnaire catalan pour exprimer ce dont il s'agit ici. Le traducteur italien, Mayssoni et Boucher, ont cru ne pouvoir mieux faire que de le conserver dans leurs traductions. Il en est de même des traducteurs espagnols avant Capmany. Celui-ci a rendu les mots *en cant* par *sin suelo*, c'est-à-dire, *sans sol*. Il est probable qu'il aura connu sur le lieu le sens exact d'un mot technique. C'est aussi dans ce sens que M. Llobet m'a fourni le mot à mot. J'ai dû m'y conformer, d'autant plus que le sens justifie cette traduction. Je ne dois pas omettre cependant que Boucher, dans une note, prétend que *cant* vient d'un mot étranger *kanaster*, qui signifie *panier;* et sans doute l'origine de ce mot vient du latin *canistrum*. Il est vrai qu'en catalan *canastan* signifie *panier;* mais il est peu probable que le Consulat ait voulu donner le même sens au mot *cant*, qu'il a employé; car précisément ce seroit le contraire de ce qu'il veut dire.

(2) Manuscrit, chap. XXVIII. *De sol à fer de roba de mercader.* Capm. pag. 134. Trad. it. chap. LXVIII Voir Targa, pag. 100. Le chapitre suivant contient le développement de celui-ci.

(3) Manuscrit, chap. XXIX. *De sol à fer de aver de mercaders.* Capm. pag. 135. Trad. it. chap. LXIX. Voir Targa, pag. 98 et 100.

roba dels altres, si aquella roba de que ell haurá fet sol axí com es dit, pendrá algun dan; ell es tengut de tot à restituir. Mas emperó, si en la nau no haurá roba de pes, sino tan solament de un mercader (que tota la roba dels altres mercaders será de bolum) : si aquella roba, que en lo sol iussa será mesa pendrá algun dan ab aquella nau ò leny, si es suficientment encrostamat, è que no faça aygua per cubertes ni per murades, ell no es tengut de alguna esmena à fer. Encara mes, perçó car es raó è es tostemps estat acostumat, que tota via deu esser fet lo sol iussa de la roba del pes? Per que? Per donar millor regiment à la nau ò al leny; que reves seria è cosa perillosa, que metia la cosa del ambolum al sol iussa é la roba del pes al sol sobirá, per que met hom la nau ò lo leny en iuy de perdre, perçó car no s' poria regir. Emperó, si tots los mercaders ò partida y metran roba de pes, lo senyor de la nau ò del leny deu metre è fer metre de tots cominalment en lo sol iussa, perçó que dany no li n' pusca venir, axí com desus dit es. E per les raons desusdites feren aquesta esmena è aquest declarament los nostres antecessors, per ço que contrast ne treball ne mal no pusca haver ne esser entre los senyors de les naus ò dels lenys, è los mercaders qui van per lo mon.

sol reçoive quelque dommage, il doit le réparer en entier.

Mais si dans le navire il n'y a de marchandises de poids que celles d'un seul marchand, celles des autres n'étant que d'encombrement, quoique la marchandise qui fait sol reçoive quelque dommage, le patron ne doit aucune indemnité; bien entendu que le navire soit suffisamment caréné et ne fasse eau ni par le tillac, ni par les côtés. Car il a toujours été d'usage et de raison que l'on doit faire le sol inférieur avec des marchandises de poids. Par quel motif? afin de faciliter le gouvernement du navire, parce qu'il seroit nuisible et dangereux de mettre les marchandises d'encombrement dessous, et celles de poids dessus; en agissant ainsi, on mettroit le navire en risque de se perdre, faute de pouvoir le bien gouverner.

Mais si tous les marchands, ou une partie, avoient des effets de poids, le patron doit former le sol inférieur de tous ces effets proportionnellement (1), afin qu'il ne lui arrive aucun dommage, comme il a été dit.

Par ces motifs, nos anciens ont fait cette correction et cet éclaircissement afin qu'il ne puisse y avoir de discussion, mécontentement, ni tromperie, entre les patrons et les marchands qui voyagent.

Capitol XXVII [72].

De roba qui s' banyará al carregar ò descarregar.

Mas, si vols saber que un farcell ò una bala ò altre haver se banya al carregar ò

Chapitre XXVII [72] (2).

Des marchandises mouillées au moment de la charge ou décharge

Mais vous saurez que lorsqu'une balle ou ballot se mouille pendant la charge ou la dé-

(1) Boucher, s'imaginant que le texte offroit ici une lacune qu'il étoit appelé à remplir, traduit : « doit « mettre ces marchandises dans la sole basse *et les légères par-dessus*. » On voit qu'il n'a pas entendu le mot *cominalment*, qui signifie *proportionnellement*.

(2) Manuscrit, chap. XXX. *De roba qu s' banya à carregar o à descarregar.* Capm. pag. 136. Trad. it. chap. LXX. On peut rapprocher ce chapitre du CXCII [237].

al descarregar lo senyor ne la nau no n'es tengut. Tots los damnatges que son damunt dits è s' diran als capitols de mar que paga la nau, lo senyor y met sa part, è quascun personer per si, car tot ho paga la nau.

Capitol XXVIII [73].

Del carregar è descarregar les robes.

Encara, devets saber que lo senyor de la nau deu fer carregar la roba è descarregar, si ab ell ho emprenen los mercaders; è si no ho ha per convinença, los mercaders se deuen posar (axí es entendre que sien en loch agrest) ab los mariners de carregar è de descarregar.

Capitol XXIX [74].

A que son tenguts ò no tenguts los mariners en lo carregar.

Mas, los mariners son tenguts de pendre lo haver à la porta, è de stibarlo no n' son tenguts, si lo senyor de la nau no ú ha promes als mercaders. E si promes ho ha, puys lo senyor de la nau ha se n' à posar ab los mariners, si los mariners se volen. Mas, si lo senyor del leny es en loch agrest, è ells no troben bastaixs

charge, le patron ni le navire n'en répondent pas (1). Dans tous les dommages dont on parlé, et dont on parlera dans les chapitres de mer, le patron supporte sa part de ce que paie le navire, et chaque actionnaire la sienne (2), car le navire paie le tout (3).

Chapitre XXVIII [73] (4).

Du chargement et du déchargement des marchandises.

Vous devez savoir aussi que le patron doit faire charger et décharger les marchandises, s'il en est convenu avec les marchands: lorsqu'il n'en est pas convenu, les marchands doivent, si l'on se trouve dans un lieu désert, s'accorder (5) avec les matelots pour la charge et la décharge.

Chapitre XXIX [74] (6).

Des obligations des matelots pendant le chargement.

Les matelots doivent prendre les marchandises à l'écoutille (7); mais ils ne sont pas obligés de les estiver, si le patron ne l'a pas promis aux marchands. Lorsqu'il l'a promis, il doit à cet égard s'accorder avec les matelots, s'ils veulent le faire.

Néanmoins, si le patron est dans un lieu désert, où les marchands ne trouvent pas,

(1) L'édition de Capmany porte *de la nau;* ce qui conduiroit à traduire, *le patron du navire.* Assurément cette leçon est bonne, le navire étant toujours obligé aux suites de la responsabilité du patron.

(2) Ce principe est emprunté du fr. 7, § 5, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones,* &c., du fr. 3 du titre I du livre XIV du Digeste, *De exercitoria actione,* et du chap. I de la rubrique XIV du livre II du statut de Valence de 1250; mais, conformément à ce dernier statut, les chap. CXLI et CLXXXII [166 e 227] limitent la responsabilité à la part de l'actionnaire.

(3) Boucher a cru sans doute que *ho* signifioit *homme,* et a traduit, *tout homme paie au navire;* ce qui est un contre-sens : *ho*, d'après tous les lexiques, signifie *cela,* en latin *illud.*

(4) Manuscrit, chap. XXXI. *Capitol de roba à carregar ò à descarregar.* Capm. pag. 136. Trad. it. chap. LXXI.

(5) Boucher traduit ce membre de phrase par *les marchands doivent charger avec les mariniers.* C'est un contre-sens. *Posar* est un mot qui a beaucoup d'acceptions : il signifie sans doute *placer, poser,* mais il signifie aussi *s'accorder;* et le reste du texte explique très-bien qu'il doit être entendu dans ce dernier sens.

(6) Manuscrit, chap. XXXII. *Mariners sont tenguts de rebre l' aver à la porta.* Capm. pag. 137. Trad. it. chap. LXXII.

(7) Boucher traduit les mots *à la porta* par ceux-ci, *à la porte.* C'est, il faut l'avouer, une singulière traduction de la part d'un homme qui affecte dans sa préface et dans ses notes un grand dédain pour Maysoni, et qui prétend qu'on ne peut traduire le Consulat sans bien connoître tous les termes de marine, et surtout ceux du moyen âge

ò homens qui ú façen per diners, los mariners son tenguts de carregar è descarregar, è deuen esser pagats axí com lo notxer conexerá que pertanga à aquells qui hauran carregat ò descarregat. E aquest capitol fon fet per ço que l' senyor de la nau no n' pogues perdre son viatge, ne los mercaders. Mas, si homens y ha qui carreguen è descarreguen per moneda, no y son tenguts los mariners.

moyennant salaire, des portefaix ou hommes qui le fassent, les matelots sont obligés (1) de charger et décharger le navire, et doivent être payés de la manière que le contre-maître jugera qu'il faudroit payer ceux qui auroient fait ce travail.

Ce chapitre a été rédigé afin que ni le patron ni les marchands ne perdent leur voyage; mais, s'il est possible de trouver des hommes qui chargent et déchargent pour de l'argent, les matelots n'y sont pas obligés.

Capitol XXX [75].

De stibadors è de vitualla que l' mercader metrá en nau.

Encara, es tengut lo senyor als mercaders de donar homens qui sapian la nau stibar, si la nau stiba à trau. E los mercaders deuenlos pagar. E lo senyor de la nau es tengut al mercader de aportarli la sua roba, caxes, vianda de meniar, tanta que sia bastant al mercader. Mas, si lo mercader volia metre vianda per revendre, ò altres coses en la companya ò hom per ell deune donar nolit à la nau.

Chapitre XXX [75] (2)

Des estiveurs, et des vivres que le marchand embarquera.

Le patron est obligé de donner aux marchands des hommes qui sachent estiver le navire, lorsqu'il faut l'estiver à force de levier; et les marchands doivent les payer. En outre, il est obligé envers chaque marchand de porter ses marchandises, ses malles et sa provision de vivres en quantité suffisante. Mais si le marchand, ou quelqu'un pour lui (3), vouloit embarquer des vivres ou autres choses pour revendre aux gens de l'équipage, il doit en payer le fret au navire.

Capitol XXXI [76].

Com lo mercader deu haver plaça en nau.

Lo senyor de la nau deu donar places als mercaders, è lo notxer deu fer venir lo mercader è l'escrivá, è aquell qui mes del nolit dará, deu millor plaça haver.

Chapitre XXXI [76] (4)

De la place que le marchand doit occuper à bord.

Le patron doit donner les places aux marchands : en conséquence, le contre-maître doit les faire appeler avec l'écrivain, et attribuer la meilleure place à celui qui paiera le plus de fret.

(1) On retrouve les mêmes principes dans le chap. CXCI [236].

(2) Manuscrit, chap. XXXIII. *Capitol de nau qui stibará à trau.* Capm. pag. 137. Trad. it. chap. LXXIII. Voir Targa, pag. 97 et 174; Valin, t. I, pag. 501; Émérigon, t. I, pag. 377.

(3) Je crois que les mots *ò hom per ell* se rapportent à l'embarquement de vivres, comme objet de commerce, que fait un marchand ou quelqu'un pour lui. Boucher traduit: *si le marchand veut embarquer quelqu'un avec lui.* Les mots *per ell* résistent à ce sens, qui d'ailleurs seroit en opposition avec le ch. XXXII [77], où l'on impose au patron l'obligation de conduire le domestique du marchand.

(4) Manuscrit, chap. XXXIV. *Capitol de donar plassa à mercaders.* Capm. pag. 138. Trad. it. chapitre LXXIV. Voir Targa, pag. 174; Valin, t. I.er, pag. 501. Il y a quelques rapports entre ce chapitre et le chap. VIII de la seconde partie de la compilation rhodienne.

CAPITOL XXXII [77].

De plaça, desferra, è servicials del mercader.

Senyor de nau es tengut à mercaders de levar sa caxa è son lit è son servicial, è companyó suficient al viatge on anar dega, è deuli donar plaça on iaga. E si l's mercaders daran tan poch nolit çó es à saber, si va en Acra ò en Alexandria ò en Armenia ò devers aquelles parts; si dona de vint barcelles en ius de nolit, no li deu esser tengut lo senyor de la nau de portar caxa ne servicial ne companyó, menys de nolit; ne deu haver plaça de mercader.

CHAPITRE XXXII [77] (1).

De la place due au marchand pour son équipage et ses domestiques.

Le patron est obligé de transporter la malle et le lit du marchand, le domestique et le compagnon dont il a besoin, selon le voyage qu'il doit faire, et il doit lui donner place pour dormir (2). Si le marchand paie très-peu de fret, c'est-à-dire, si, allant à Acre, à Alexandrie, en Arménie, ou vers ces parages, il donne moins de vingt barcelles de fret, le patron n'est pas tenu de transporter sa malle, son domestique ou autre compagnon, à moins qu'il ne lui paie un fret; et ce passager ne doit point avoir place de marchand.

CAPITOL XXXIII [78].

Declaració del sobredit.

Si nau ò leny va en Barbaria ò en Spanya ò n' ve, è lo mercader no dona vint besans de nolit, per aquella raó meteixa axí com desus es dit.

CHAPITRE XXXIII [78] (3).

Explication du précédent chapitre.

Si un navire va en Barbarie ou en Espagne, ou en revient, et que le marchand ne donne pas vingt besans de fret, on observera ce qui a été dit ci-dessus.

CAPITOL XXXIV [79].

De vianda furtada.

Lo senyor de la nau deu esmenar tota vianda que sia emblada per má de mariner en nau.

CHAPITRE XXXIV [79] (4).

Des vivres volés.

Le patron doit payer tous les vivres qui seroient volés à bord par quelque matelot.

CAPITOL XXXV [80].

De empediment de mercader.

Senyor de nau deu sperar los merca-

CHAPITRE XXXV [80] (5).

Du cas où un marchand éprouve quelque empêchement.

Le patron doit attendre lès marchands qui

(1) Manuscrit, chap. XXXV. *Capitol de donar plassa à mercader* [*è de portar caixa è fadri sans pagar nolit*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 188. Trad. it. chap. LXXV.

(2) Boucher, lisant *on taga* pour *on iaga*, a traduit, *donner place au TAGA*, mot qui, dit-il, signifie *Maure serviteur*. Ni l'édition de 1194, sur laquelle il prétend avoir traduit, ni aucune autre, ni le manuscrit, ne portent *taga;* dans toutes on lit *iaga*, l'un des temps du verbe *jaurer,* signifiant *être couché*, de *jacere : on* est un adverbe de lieu, *ubi*.

(3) Manuscrit, chap. XXXVI. *De nau ho leny qui vaja en Barberia* [*si lo mercader no paga XX besants de nolit*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 188. Trad. it. chap. XXXI. Voir Targa, pag. 174.

(4) Manuscrit, chap. XXXVII. *De vjanda qui sia emblada en nau ò en leny*. Capm. pag. 189. Trad. it. chap. LXXVII. Voir Targa, pag. 174; Emérigon, t. I, pag. 381.

(5) Manuscrit, chap. XXXVIII et XXXIX. Le chap. XXXVIII porte la rubrique *Empeyment,* qui n'est point dans la table. Capm. pag. 198. Trad. it. chap. LXXVIII. Voir Targa, pag. 158; Valin, t. I.er, pag. 364.

ders, si empediment hi será. E si lo senyor de la nau es stat pagat del nolit del mercader, è lo mercader ne trau la roba per paor ò per empatxament, lo senyor no li es tengut de retre. Mas, totavia que haia bones noves, li es tengut de dos en dos mesos de levar è de anar ab la roba, là on li haurá convengut, è ab la roba ò mercaderia (que axí fa la roba à entendre).

éprouvent quelque empêchement (1). Si un marchand, après avoir payé le fret, retire sa marchandise par crainte ou par l'effet d'un embargo, le patron ne doit pas lui rendre le fret qu'il a reçu. Mais, s'il survient de bonnes nouvelles, il doit, dans l'espace de deux mois (2), porter les effets au lieu convenu : il est bien expliqué que par effets on entend les marchandises (3).

Capitol XXXVI [81].

De paor de mercader.

Si lo mercader ha més son haver en nau, è per paor que haia de sos enemichs le n' vol gitar, çò es per armada ò per cossaris, pot le n' gitar, ab que sia cert ò no cert, ab que los altres mercaders le n' giten. Mas, si es un mercader qui haia paor è per altra raó, que altres mercaders, la maior força, no la n' gitaran, haia à pagar nolit ò posarse ab lo senyor de la nau, en tal guisa, que se n' tenga lo senyor de la nau per pagat.

Chapitre XXXVI [81]

Du marchand qui a peur.

Le marchand qui a mis ses effets à bord, et qui a peur de ses ennemis, c'est-à-dire, d'une escadre (5) ou de corsaires, peut les en retirer, si les autres les en retirent aussi, quand même il ne seroit pas sûr des événemens qu'il craint. Mais, si un marchand a peur, et que le plus grand nombre des autres ne retirent pas leurs effets, il doit payer le fret, ou s'arranger avec le patron, de manière que celui-ci se tienne pour satisfait.

Capitol XXXVII [82].

Com à mercader qui s' tema, deu esser livrada sa roba.

Lo senyor de la nau deu donar è retre

Chapitre XXXVII [82] (6).

Comment on doit rendre ses effets à un marchand qui a peur.

S'il paroît qu'un marchand ait une juste

(1) Le manuscrit commence après ces mots le chap. XXXIX, sous la rubrique : *Capitol de paga de nolit* [*quell mercader haura feta à patró*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table. Les deux chapitres suivans, ainsi que les chap. LVIII, CCXXI et CCXXXVII [103, 266 et 282], forment un ensemble de dispositions sur la rupture de voyage en cas de force majeure dont il s'agit ici.

(2) Le texte porte *de dos en dos mesos*, que Boucher traduit, *de deux mois en deux mois*. Mais, outre qu'il est impossible que le Consulat ait voulu imposer cette obligation au patron, il me semble que ce n'est pas la véritable traduction des mots *dos en dos mesos* qui, d'après le dictionnaire catalan-latin de Lacavalleria, voc. *Dos*, signifient *de deux mois l'un*. Capmany a traduit par *dentro el termin de dos meses*. C'est aussi le sens qu'ont adopté le traducteur italien et Mayssoni. Je m'y suis conformé.

(3) Il est assez probable que cette dernière phrase est une glose qui de la marge a passé dans le texte; car, dans tous les chapitres précédens et dans les suivans, le mot *roba* est seul employé pour exprimer les marchandises. Du reste, cette addition, si c'en est une, doit être ancienne, puisqu'on la trouve dans le manuscrit.

(4) Manuscrit, chap. XL. *Capitol d'aver qui sia més en nau* [*è per paher d'anemichs lo n' volrá gitar è trar de nau*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 198. Trad. it. chap. LXXIX.

(5) Le texte porte *armada*, que Boucher traduit par *armées*.

(6) Manuscrit, chap. XLI. *Capitol d' aver à retra a mercaders*. Capm. pag. 199. Trad. it. chap. LXXX. Voir Targa, pag. 99. Il faut rapprocher de ce chapitre les chap. LVIII et LIX [103 et 104].

tot son haver al mercader, sia pagat ò no pagat, que hom sia cert que l' mercader se tem, que nau ò leny sia armada de que ell se tema. E quant ell no s' tema, aquella mercaderia, si s' vol lo senyor de la nau, lo deu tornar en la nau : è si ell vén è no li torna, que se n' deu posar ab lo senyor de la nau que li do aytant de nolit com li donaba, si met altra roba à multiplicament de quintalades; perque lo senyor de la nau ne ha fet son damnatge de donar à meniar è loguer à mariners, è d'altres coses que haurá feta messió.

appréhension qu'un navire qu'il voit est du nombre de ceux qu'il peut craindre, le patron doit lui rendre ses marchandises, qu'il ait été payé ou non. Mais le marchand doit les rembarquer aussitôt qu'il n'aura plus sujet de craindre, si le patron l'exige. S'il les vend et ne les replace pas à bord (1), il doit s'arranger avec le patron pour lui donner un fret proportionné au nombre des quintaux qu'il auroit dû charger; parce que le patron a supporté la dépense de la nourriture et du salaire des matelots, et les autres frais.

Capitol XXXVIII [83].

De que es tengut patró à mercader qui nolieia à quintalades.

Mercader qui nolieiará nau ò leny à quintalades, çó es à saber, que lo mercader deia dar quantitat de quintalades à la nau ò al leny, lo senyor de la nau ò del leny sia tengut al mercader de levar mes lo quart de les quintalades en axí, que si nolieia CCC quintals, lo mercader ne ha CCCC, que l' senyor los y deu levar, en tal forma que l' dit mercader deia empendre ab lo senyor del leny aquella part de les quintalades à un temps qui sia suficient. E si en aquell temps empres, lo merca der no les y volia metre, que l' dit senyor pusca nolieiar à altres mercaders à compliment de son carrech. E si lo dit mercader se volia abstraure de anar en lo dit viatge, lo qual hauria fermat à quintalades sabudes, è era lo fermament fet ab carta ò ab testimonis ò scrit en capbreu de nau ò de leny per scrivá iurat, lo dit mercader deu refer totes messions que l' senyor hagues fetes per raó d'aquell

Chapitre XXXVIII [83] (2).

De l'obligation du patron envers le marchand qui affrète au quintal.

Quand un marchand affrète un navire au quintal, c'est-à-dire, lorsqu'il doit charger telle quantité sur le navire, le patron est obligé d'en porter un quart de plus; de manière que s'il affrète trois cents quintaux, le patron doit lui en porter quatre cents, à la charge par le marchand de s'entendre avec lui pour cette partie, dans un délai suffisant.

Si, après ce temps écoulé, le marchand ne fait pas son chargement, le patron peut recevoir des effets d'autres marchands pour compléter sa cargaison. Lorsqu'un marchand veut s'excuser de faire le voyage convenu pour un certain nombre de quintaux, le contrat ayant été passé par écrit, ou devant témoins, ou inscrit sur le registre du navire par un écrivain assermenté, il doit, s'il se désiste, avant d'avoir chargé quelque chose, rembourser toutes les dépenses que le patron auroit faites à l'occasion du voyage.

(1) Boucher traduit, *s'il revient et qu'il veuille remettre le nolis*. Ce contre-sens résulte de ce qu'il n'a pas vu que *vén* signifie *vend*, du verbe *vendrer*, et que *tornar* signifie *replacer*, *remettre*.

(2) Manuscrit, chap. XLII. *De nau ò leny qui será noliejat à quintalades* [*è que pot retenir de les robes per son nolit lo patró*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm pag. 199. Trad. it. chap. LXXXI. Voir Cleirac, pag. 72; Valin, t. I.er, pag. 632. Ce chapitre est relatif au désistement volontaire dont il est question dans les deux suivans et dans les chap. LVII et LX [102 et 105].

viatge, si ans que res hagues carregat se n' abstrahia. E si despuys que hagues alguna cosa carregada lo mercader se abstrahia del viatge, deu donar la meytat del nolit, lo qual hauria fermat à la nau ò al leny, menys de tot contrast, è lo senyor del leny deu pagar la meytat del loguer als mariners, si la nau ò lo leny ha tanta quantitat de nolit que fos la meytat d'açó que poria haver com hauria son ple. Lo senyor de la nau deu apparellar de exarcia è de altres aparellaments la nau, en axí com haurá promes als mercaders, è deu esser apparellat à aquell temps que será emprés entre ells : è lo mercader deu haver espatxada la nau ò lo leny al temps empres entre ell è lo senyor de la nau. E lo mercader deu pagar lo nolit, menys de tot contrast, è tot senyor de nau ò de leny se puga retenir en penyora per raó del nolit, tanta de roba que valega quatre tants com lo nolit que haver deu.

Mais, s'il se désiste après avoir commencé à charger, il doit payer, sans discussion, la moitié du fret convenu, et le patron doit payer aux matelots la moitié du salaire, si le navire a touché assez de fret pour produire la moitié de celui auquel auroit monté le fret de la cargaison complète (1).

Le patron doit fournir le navire d'agrès et autres apparaux, suivant ce qu'il aura fait connoître aux marchands (2), et tout doit être prêt pour le temps convenu avec eux; de son côté, le marchand doit expédier le navire dans le temps convenu avec le patron.

Le marchand doit payer le fret sans aucune contestation; et tout patron a le droit de retenir, pour sûreté du fret, des marchandises en valeur quadruple du montant du fret qui lui est dû (3).

Capitol XXXIX [84].

De mercader qui noliciard è puys se abstraurd.

Mercaders qui nolieiaran quantitat de roba è de quintalades è deian dar tot son ple à alguna nau ò algun leny; si l's mercaders se abstrauran de donar è de liurar

Chapitre XXXIX [84] (4).

Du marchand qui se désistera après avoir affrété.

Si les marchands qui ont affrété une certaine quantité de marchandises ou de quintaux, ou qui doivent compléter toute la cargaison du navire, ne chargent pas les mar-

(1) Boucher a rendu ce chapitre d'une manière inintelligible, et, de plus, il a fait ici un véritable contre-sens en traduisant *s'il* (le patron) *a reçu ce qu'il devoit recevoir*. Cette traduction n'est conforme ni au texte ni à l'intention du Consulat. Après s'être occupé des droits du patron contre les chargeurs, le Consulat s'occupe de ceux des matelots. Ils n'ont droit d'être payés que si le navire a reçu la moitié du fret qu'auroit produit un complet chargement : *la meytat d'açó que poria haver com hauria son ple.* Or, de ce que le patron auroit reçu d'un chargeur tout ce qu'il avoit droit de lui demander, il n'en résulte pas toujours que ce fret égale la moitié de ce que le navire auroit gagné, s'il eût été complétement chargé.

(2) On retrouvera ce principe dans les chap. XLVII et CXLV [92 et 190].

(3) Voir la note 1 de la page 69. Ce principe est la conséquence du privilége accordé au fret par le fr. 6, § 1, du titre IV du livre XX du Digeste, *Qui potiores* &c.

(4) Manuscrit, chap. XLIII. *De nau ò leny qui será noliejat à quintalades.* Capm. pag. 200. Trad. it. chap. LXXXII. Voir Targa, p. 89. La disposition de ce chapitre qui oblige le chargeur à payer le demi-fret lorsqu'il retire ses marchandises, est empruntée des chap. XX, XXIII et XXIV de la III.e partie de la compilation rhodienne. Mais on ne peut se dissimuler qu'elle présente quelque opposition avec le chapitre suivant, et surtout avec le chap. LVII [102]. Ces contradictions, qui du reste ne sont pas fréquentes dans le Consulat, me semblent venir de ce que le rédacteur, ou plutôt les rédacteurs successifs de cette compilation, ont puisé à des sources différentes, et que, dans la matière qui est l'objet des chapitres dont il s'agit, les usages ont pu varier beaucoup. J'ai eu occasion de faire observer, t. I.er, pag. 250, que les chapitres de la compilation rhodienne, relatifs à la même question, présentoient aussi des contradictions.

aquella roba ò aquella quantitat de quintalades ò tot aquell carrech que nolieiat hauran, abans no l' hauran fet tirar à mar de tot ò la maior partida, no son tenguts de donar à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny à que ells ho hauran nolieiat, sino tant solament la messió que l' senyor de la nau ò del leny haurá feta per aquell viatge. E si per ventura los mercaders hauran feta tirar à mar tota aquella roba ò la maior partida que ells nolieiada hauran, è los dits mercaders se abstrauran de anar al viatge, ells son tenguts de pagar al senyor de la nau ò del leny que ells hauran nolieiada, del terç del nolit lo qual ells li hauran promes de donar com ells lo nolieiaren. Emperó, si los dits mercaders se abstrauran del viatge apres que hauran alguna cosa carregada, ells son tenguts de donar al senyor de la nau ò del leny la meytat del nolit que fermat li hauran. E si ells hauran carregat tot ço que hauran à carregar, è la nau ò lo leny no haurá feta vela, è ells se volran abstrer del viatge, ells son tenguts de pagar la meytat del nolit que ells li hauran fermat. E si per ventura la nau ò lo leny on ells hauran mésa la lur roba, haurá feta vela, è ells se volran abstrer del viatge, ells son tenguts de donar al senyor de la nau ò del leny tot lo nolit que fermat li hauran. E tot ço que desus es dit deu esser fet menys de tot contrast. Emperó, es axí à entendre que per qualsevol de aquestes raons desusdites que los dits mercaders se volran abstrer del viatge, en lo qual han fermades quantitat de quintalades ò hauran nolieiat de tot alguna nau ò algun leny, que sia menys de tot frau. E si lo senyor de la nau ò del leny porá provar ò mostrar frau algú ò escusa que no sia iusta, aquells mercaders son tenguts de donar è de liurar tot ço que nolieiat li hauran ò que se n' avenguen ab ell, si ell volrá fer alguna avinença. Que raó es, que axí com lo senyor

chandises, ou le nombre de quintaux, ou toute la cargaison dont ils sont convenus, et font ce refus avant d'avoir fait conduire au lieu de l'embarquement tout ou la majeure partie de ces objets, ils ne doivent payer au patron que le montant des dépenses qu'il a faites pour ce voyage.

S'ils ont fait conduire au lieu d'embarquement tout ou la majeure partie des marchandises qu'ils avoient promis de charger, et se désistent du voyage, ils sont obligés de payer au patron le tiers du fret qu'ils lui avoient promis par la convention.

S'ils se désistent du voyage, après qu'ils auront fait charger quelque chose, ils doivent payer au patron la moitié du fret convenu; de même, si, après avoir chargé tout ce qu'ils devoient charger, ils se désistent avant que le navire ait mis à la voile, ils doivent payer la moitié du fret convenu.

Mais, s'ils veulent se désister après que le navire où ils ont chargé leurs marchandises, aura mis à la voile, ils sont tenus de payer au patron tout le fret qu'ils lui ont promis. Tout ce qu'on vient de dire doit être exécuté sans contestation.

Il faut qu'il n'y ait aucune fraude dans quelques-uns des motifs qui auront fait désister les marchands du voyage pour lequel ils avoient promis de charger, soit une certaine quantité de quintaux, soit tout le navire. En conséquence, si le patron peut prouver ou démontrer quelque fraude, ou que leur excuse n'est pas juste, ces marchands sont tenus de payer au patron tout le fret promis, ou de faire une nouvelle convention avec lui, s'il y consent.

Car il est raisonnable que, de même que

de la nau o del leny es tengut è obligat als mercaders, que los mercaders sien è deuen esser tenguts al senyor de la nau ò del leny, si donchs per iustes raons no se n' poran escusar, axí com desus es dit.

Capitol XL [85].

De mercader qui haurá nolieiada roba è puix la vén.

Si alguns mercaders nolieiaran nau ò leny de tot ò de partida, è que li deian donar quintalades sabudes, si los dits mercaders se staran de anar al viatge per raó de venda que ells hauran feta de la lur roba, la qual roba ò mercaderia ells hauran nolieiada à algun senyor de alguna nau ò d'algun leny, ells son tenguts de pagar aquell nolit, lo qual ells li haurien promes de donar. Per qual raó? Perçó, car es à entendre, que aquells mercaders qui aquella roba havien nolieiada, que à la venda que ells ne faran, que ells y guanyen, è ençara ultra lo guany que ells y fan, que s'y enclou aquel' nolit, que ells havien promes de donar à aquell senyor de la nau ò del leny que ells havien nolieiat. E es raó, que pus los mercaders guanyen è fan lur prou, que los senyors de les naus ò dels lenys no y deuen haver dan. Emperó, es axí à entendre, que si la nau ò lo leny qui nolieiat será, deurá carregar en aquell loch on lo contracte del nolit será stat fet, deu esser més en poder de dos bons homens de la art de la mar, que sien dignes de fé, è aquella cosa que ells ne diran, alló n' deu esser seguit : que lo senyor de la nau ne l's mercaders no y deuen ne y poden en res contrastar. E aquell pati que lo senyor de la nau ò del leny fará ab los mercaders, en aquell pati per aquell deuen

le patron est obligé envers les marchands, ceux-ci le soient envers lui; et ils doivent l'être, s'ils ne peuvent s'en excuser par des raisons justes, comme il a été dit ci-dessus.

Chapitre XL [85] (1).

Du marchand qui vend sa marchandise après avoir fait une convention d'affrétement.

Si quelques marchands, après avoir affrété un navire en tout ou partie, ou pour y charger un certain nombre de quintaux, se désistent du voyage sous prétexte qu'ils ont vendu leurs effets ou marchandises, ils sont obligés de payer au patron le fret qu'ils lui avoient promis.

Pour quelle raison? parce qu'on doit supposer que les marchands qui avoient promis de charger ces marchandises ont fait sur cette vente, non-seulement le gain ordinaire, mais que, de plus, ils ont bénéficié le fret qu'ils avoient promis au patron.

Il est raisonnable, en effet, que puisque les marchands y trouvent leur bénéfice, les patrons n'éprouvent pas de dommage.

Cependant il faut savoir que, si le navire affrété devoit charger dans le même port où l'affrétement a été convenu, on doit remettre la décision de l'affaire à deux prud'hommes de l'art de la mer, qui soient dignes de foi; ce qu'ils prononceront doit être suivi, sans que ni le patron ni les marchands puissent s'y refuser.

Les matelots doivent se tenir à l'accord que le patron fera avec les marchands (2).

(1) Manuscrit, chap. XLIV. *Nau ò leny qui será noliejat à certas quintalades.* Capm. pag. 202. Trad. it. chap. LXXXIII. Voir Targa, pag. 89.
(2) Ce principe est souvent rappelé dans le Consulat. Voir la note 1 de la page 167.

esser los mariners. Emperó : si aquella nau ò aquell leny qui nolieiat será, devia anar à carregar en algun altre loch, è la nau ò lo leny será aquí iunt on devia carregar, è los dits mercaders hauran venuda aquella roba que ells nolieiada li havien, è los mercaders liurar no la li poran, ells son tenguts de donar è de pagar tot aquell nolit que ells promes havien de donar à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny lo dia que ells nolieiaren, sens tot contrast. Per que? Perçó, car es raó que los mercaders sien tenguts è obligats als senyors de les naus tot axí com los senyors de les naus son als mercaders; que dur fet seria, si los mercaders no eren tenguts als senyors de les naus axí com ells son tenguts als mercaders, que porie l's tornar à gran dan; è no seria ben fet, ne seria iusta raó que los mercaders fessen de lur prou, è los senyors de les naus fossen desfets en fé dels mercaders. Emperó, si aquella nau ò aquell leny que nolieiat será, deurá anar carregar en algun loch, los mercaders lo y faran à saber abans que ella partesca d'aquell loch on será stada nolieiada, ne encara no haurá feta vela, aquell nolit aytal deu esser més en poder de bons homens, axí com ia es desus dit. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

Mais, si le navire affrété devoit aller charger dans un autre port, et qu'il se trouve que les marchands ont vendu les marchandises lorsqu'il sera arrivé, de manière qu'ils ne puissent les charger, ils doivent, sans aucune contestation, payer tout le fret qu'ils avoient promis au patron le jour qu'ils ont affrété le navire.

Pourquoi? parce qu'il est raisonnable que les marchands soient responsables et obligés envers les patrons de la même manière que ceux-ci le sont envers eux; car il seroit dur que les marchands ne fussent pas tenus envers les patrons aux mêmes obligations que celles dont ceux-ci sont tenus envers les marchands, ce qui pourroit leur causer un grand dommage; et il ne seroit pas juste non plus que les marchands fissent leur profit, et que les patrons fussent ruinés pour avoir eu confiance dans les marchands.

Mais si, le navire ayant été affrété pour aller charger dans un port, les marchands déclarent leur intention (1) au patron avant qu'il soit sorti de celui où l'affrétement a eu lieu, et même avant qu'il ait mis à la voile, l'affaire doit être confiée à la décision de prud'hommes, comme il a été dit ci-dessus.

Tels sont les motifs pour lesquels ce chapitre a été fait (2).

Capitol XLI [86].

Port de quintalades.

Lo senyor de la nau es tengut al mercader de portar les quintalades que haurá

Chapitre XLI [86] (3).

Du port des quintaux.

Le patron est obligé envers les marchands de porter tous les quintaux qui auront été

(1) Boucher traduit : *si le navire doit charger dans quelque lieu, les marchands doivent le faire savoir au seigneur [patron] avant qu'il parte.* Ce n'est point ce que dit le Consulat; car il est bien évident que l'affréteur doit dire au patron en quel lieu il faut qu'il aille. Mais le Consulat prévoit dans ce chapitre que le navire a été affrété dans un lieu pour aller prendre charge dans un autre, et, continuant de parcourir toutes les hypothèses de la rupture du voyage par l'affréteur, il lui impose l'obligation de notifier cette rupture au patron avant qu'il parte, sous peine de payer tout le fret, comme il a été dit plus haut.

(2) Capmany a supprimé cette dernière phrase.

(3) Manuscrit, chap. XLV. *Senyor de nau es tengut de portar les quintalades que lo mercader aurá nolieiades.* Capm. pag. 84. Trad. it. chap. LXXXIV. L'article 36 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 offre des dispositions semblables.

nolieiades del mercader; è lo mercader deu pagar lo nolit segons que empendrá ab lo senyor de la nau.

affrétés; et le marchand [1] doit payer le fret selon le prix dont il sera convenu avec le patron.

Capitol XLII [87].

De roba carregada sens sabuda del patró.

Mas, si lo mercader carrega mes robes que no haurá nolieiades, sens dir res, lo patró pot haver lo nolit que vol.

Chapitre XLII [87] (2).

Des marchandises chargées à l'insu du patron.

Mais, si le marchand embarque plus de marchandises que ce qu'il aura promis de charger, sans avertir le patron, ce dernier peut exiger pour cet excédant le fret qu'il voudra (3).

Capitol XLIII [88].

De pock nolit è molt nolit.

Façam compte, que un mercader dona al senyor de la nau un millares de quintal è ha li assegurats tants quintals com seran è puix vé un altre mercader è donali del quintal C besants: lo senyor de la nau deu levar axí be aquell de un millares com aquell de cent besants, è metrá axí en bon loch; car guartse lo senyor de la nau, que axí be esmenaria aquell de un millares, si mal prenia, com aquell de C besants. E no deu iaquir de levar la roba d'aquell del millares, fins que haia mes son ple, axí com si daba CC besants del quintal; è esli tengut lo senyor de la nau de levarli la roba fins à compliment. Mas levat aquell compliment de les dites quintalades, lo senyor de la nau li pot demanar aytant com se volrá de quintalada, si lo mercader no ha empres ab ell, que per aquella raó li dó de aquelles que metrá mes avant: è

Chapitre XLIII [88] (4).

De peu de fret et de beaucoup de fret.

Supposons qu'un marchand donne à un patron un millarès par quintal, en promettant d'en changer tel nombre, et qu'après vienne un autre marchand qui lui donne cent besans par quintal, le patron doit transporter les marchandises qui paient un millarès, de même que celles qui paient cent besans, et les placer aussi bien (5); car, s'il n'a pas cette attention, il doit réparer le dommage qu'éprouve celui qui lui paie un millarès de même que s'il lui payoit cent besans. Il ne doit point aussi refuser la marchandise de celui qui paie un millarès, jusqu'à concurrence de ce qui a été convenu, pas plus que celle de celui qui paie deux cents besans par quintal.

Mais, une fois que la quantité de quintaux convenue a été complétée, le patron peut demander au chargeur le fret qu'il voudra pour ce que celui-ci mettra de plus, à moins qu'il ne se soit engagé envers lui à porter les autres au même prix que les premières; mais

(1) Cette dernière partie du chapitre est omise dans le manuscrit.

(2) Manuscrit, chap. XLVI. *De roba noliejada à pock nolit, quant pot la carrech.* Ce chapitre avoit été omis dans le manuscrit où il a été ajouté en marge d'une main plus récente, probablement après la confection de la table des rubriques, dans laquelle il n'est point indiqué. Capm. pag. 85. Trad. it. chap. LXXXV. Voir Casaregis, disc. X, n. 111. Les chap. LV, LXIX, LXX, CXLII, CCXII [100, 114, 115, 187, 257], traitent la même matière.

(3) Ce n'est plus ici le cas prévu au chap. XXXVIII [83]. Voir la note 3 de la page 117.

(4) Manuscrit, chap. XLVII et XLVIII. Le chap. XLVII porte pour rubrique: *Capitol de paga de nolit.* Capm. pag. 85. Trad. it. chap. LXXXVI. Voir Targa, pag. 90.

(5) Le manuscrit commence après ces mots le chap. XLVIII sous la rubrique, *Capitol de convinença de senyor de nau à mercader.*

deu li ho fer à saber al terme que empendran ab dos.

le marchand doit avertir le patron dans le délai convenu (1).

Capitol XLIV [89].

Si patró lexará roba nolieiada.

Si algun senyor de nau ò de leny nolieiará ò haurá nolieiada alguna roba de mercader ò scrivá per ell, ab carta ò ab testimonis ò entre ells será dada palmada ò será scrit en lo cartolari de la nau ò del leny, lo senyor de la nau ò del leny es mester que leu la dita roba que nolieiada haurá. E si ell levar no la pot è ell la iaquirá tota, si l' s mercaders li diran que si ell no la leva, que romanga per sua, è si lo dit senyor de la nau ò del leny no se n' avendrá ab los dits mercaders ans que d' aquí partesca, aquella roba que ell axí com desus es dit iaquirá ò haurá iaquida, deu romandre per sua; è lo dit senyor de la nau ò del leny es tengut de donar als dits mercaders aytanta de roba com será aquella que ell haurá iaquida ò aytants de diners com val è valrá semblant roba de aquella en aquell loch on ell fará port per descarregar, ó en aquell loch on ell la devia posar. E si la dita roba, que romasa será, se perdrá ó s' guastará de tot ó en partida, deu esser perduda ó guastada al

Chapitre XLIV [89] (2).

Du cas où un patron laissera des marchandises qu'il a promis de transporter.

Lorsque l'engagement d'un patron de porter les effets d'un marchand a été contracté, soit par l'intermédiaire d'un écrivain agissant en son nom, soit par écrit, soit devant témoins, soit par l'attouchement des mains (3), soit enfin par l'inscription sur le registre du navire, il est tenu de porter ces marchandises. Si, ne pouvant pas les porter, il les laisse toutes, et que les marchands lui déclarent que, faute par lui de les porter, elles resteront à son compte et à ses risques, alors, à moins qu'il ne se soit arrangé avec eux avant de partir, il doit leur rendre autant de marchandises que celles qu'il aura laissées, ou le prix qu'elles valent ou vaudront, soit dans le port où il déchargera, soit dans celui où il devoit les consigner.

Si les marchandises que le patron aura laissées se perdent ou se gâtent en tout ou en partie, la perte sera pour le patron qui

(1) Boucher n'a pas compris la fin de ce chapitre, qui n'a pas pour objet de répéter ce qui a été dit plus haut, mais d'obliger le marchand à prévenir en temps utile le patron de l'intention où il est d'augmenter le chargement. Voir le chap. XXXVIII [83].

(2) Manuscrit, chap. XLIX. *Capitol de esmena de roba* [*que sia romasa per culpa del patró*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 86. Trad. it. chap. LXXXVII. Voir Émérigon, t. I, pag. 425. Ce chapitre présente un des exemples les plus remarquables des longues dissertations dans lesquelles entre le Consulat pour décider des points que quelques lignes pouvoient facilement résoudre. Il ne s'agit, en effet, que de déterminer les effets de la responsabilité du patron qui laisse une partie des marchandises qu'il a promis de charger. Le Consulat présente successivement toutes les hypothèses, et ce chapitre est réellement une dissertation *ex professo* pour développer une règle énoncée en peu de mots dans le § 1 du fr. 10 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*.

(3) Cet usage de former les conventions en se prenant réciproquement la main est très-ancien. Sans rechercher dans les monumens des époques les plus reculées, il suffit d'indiquer les traces qu'on en trouve dans Plaute, *Captiv.* act. II, sc. III, v. 82 *et seqq.* et dans Térence, *Heautontim.* act. III, sc. I, v. 86 *et seqq.* Il paroit par ces citations que ce mode fut originairement employé dans les conventions de pure confiance, telles que le mandat. Voir Isidore, *Origin.* lib. IV, n. 4; Noodt, *Probab.* lib. IV, n. 12. L'usage en a été général dans l'Europe au moyen âge. Heineccius, *De antiquo jure germanico*, lib. II, § 333, et Blackstone, *Commentaries*, book II, chap. XXX, l'attestent pour les pays du Nord. Le Consulat en donne la preuve pour les pays méridionaux. On voit par le Glossaire de du Cange, voc. *Manu firma*, qu'il en étoit de même en France.

dit senyor de la nau ó del leny qui sots la condició desusdita la haurá iaquida. E si per ventura tot ço que lo senyor de la nau ò del leny portará en sa nau ó en son leny, es à entendre aquella roba ó aquella mercaderia que ell portará, se perdrá del tot per algun cas de ventura, è aquella que romasa será, será salvada, ella deu esser salvada al dit senyor de la nau ó del leny, è esser perduda als dits mercaders de qui stada será. E es raó, que axí com lo senyor de la nau ó del leny era tengut de retre al dit mercader ò mercaders aytanta de roba com aquella que romasa era ó aytant de diners com semblant roba de aquella valia ò valgues en aquell loch on ell la devia portar, è si aquella roba que romasa será se perdia, devia è deu esser perduda al dit senyor de la nau ò del leny, axí es raó que si tota la roba que lo dit senyor de la nau ò leny portará se perdrá, per algun cas de ventura è aquella que romasa será, será salvada, que deu esser salvada al dit senyor de la nau ò del leny è perduda al dit mercader ò mercaders. Per qual raó? perçó, com no seria raò ne egualtat que los senyors de les naus ó dels lenys fossen ne deien esser de pijor condició que l's dits mercaders. E si per ventura la roba que l' senyor de la nau portará en sa nau ò en son leny se salvará è aquella que romasa será se perdrá, lo senyor de la nau ò leny es tengut de donar axí com desus es dit als mercaders. E si la roba que romasa será se perdrá, deu esser perduda al dit senyor de la nau. E si aquella que en la nau ò leny portará se perdrá del tot per algun cas de ventura, è aquella que romasa será se salvará, ella deu esser del senyor de la nau; è axí lo dit senyor de la nau no es tengut de res à donar als dits mercaders. E si la dita roba que en la nau portará se salvará, lo dit senyor de la nau es tengut de donar als dits mercaders tot axí com desus es dit; salvo en aytant que los dits mercaders son tenguts

les aura laissées dans cet état. S'il arrive que, par quelque malheur, tout ce que le patron avoit à bord, c'est-à-dire, tous les effets ou marchandises qu'il portoit, se perdent, tandis que ceux qu'il avoit laissés à terre seroient sauvés, ces objets doivent être sauvés pour le patron, et perdus pour les marchands à qui ils avoient appartenu.

Il est juste, en effet, qu'ainsi que le patron est obligé de rendre au marchand, ou aux marchands, autant de marchandises qu'ils en avoient, ou autant d'argent qu'elles valent ou qu'elles vaudroient dans le lieu où il devoit les porter, de manière que si les marchandises restées se perdoient elles devront l'être pour le patron, de même si toutes les marchandises que le patron portera se perdent, et celles qu'il a laissées à terre se sauvent, celles-ci doivent être sauvées pour lui, et perdues pour le marchand ou les marchands. Pourquoi? parce qu'il ne seroit pas conforme à la raison et à l'équité que les patrons fussent ou dussent être d'une condition pire que les marchands.

Si, par événement, les marchandises que le patron porte à bord sont sauvées, et celles qu'il laisse sont perdues, le patron doit en indemniser les marchands comme il a été dit; et si ces marchandises qu'il a laissées se perdent, elles doivent être perdues pour lui.

Si celles qu'il portoit à bord se perdent toutes par quelque malheur, tandis que celles qu'il avoit laissées sont sauvées, elles doivent l'être pour le patron, de manière qu'il ne sera tenu de rien donner aux marchands.

Mais, si les marchandises qu'il avoit à bord sont sauvées, il doit dédommager les marchands comme il a été dit ci-dessus; sauf cependant qu'on doit défalquer de la somme que le patron leur donnera ou devra leur donner, toutes les dépenses qu'ils feroient

de abatre de aquell preu que lodit senyor de la nau los dará ò los deu donar, totes aytantes avaries com ells faeren ò hagueren à fer si lo dit senyor de la nau los hagues portada aquella roba que romasa será: salvo emperó de la vianda que no son tenguts los dits mercaders de abatre, perçò com los dits mercaders aytambe fan à fer messió de vianda com si la roba haguessen aportada, è axí no es raó que la vianda se n' abata. E si per ventura la roba que l' dit senyor de la nau portará en sa nau ò en son leny no s' perdrá de tot mas en partida, aquella perdua aytal deu esser comptada è abatuda de aquella roba que romasa será per sou è per liura ò per besant, del preu qui lo senyor de la nau es tengut de donar als dits mercaders per la roba que romasa será. Encara mes, si la nau ò lo leny gitará per algun cas de ventura, aquell git deu esser comptat è abatut de aquella roba que será romasa, per sou è per liura ò per besant, del preu desusdit. E si per ventura lo senyor de la nau levará una quantitat de la roba que nolieiada haurá, è lexar n' á altra quantitat, si los dits mercaders li diran, axí com desus es dit, lo senyor de la nau es tengut tot en axí com ia es desus dit en aquest capitol metex. Mas emperó, si los dits mercaders veuran que la sua roba roman del tot ò en partida, è ells no diran ne posaran al dit senyor de la nau la condició desusdita, ne altre contrast li metran, ò per ventura lo senyor de la nau los dirá ò l' s fará dir que roba roman que es lur: si sobre açó desusdit los dits mercaders res no y diran, ne y contrastaran, ne la condició desusdita no y posaran, si la dita roba roman è s' pert, deu esser perduda als dits mercaders. Per qual raó? perçó, com los dits mercaders no digueren ne contrastaren ne posaren com ells vehien que la sua roba romania del tot ò en partida al dit senyor de la nau la condició desusdita: que si ells ho faessen ho ú haguessen fet, si la roba que ro-

ou auroient faites si le patron eût porté les marchandises qu'il a laissées. Il faut néanmoins excepter les vivres, pour lesquels il ne faut rien rabattre aux marchands; car ceux-ci ont eu à dépenser pour cet objet de même que si la marchandise avoit été portée : et ainsi il n'est pas conforme à la raison, que dans le compte on défalque quelque chose pour les vivres.

Si les marchandises que le patron porte à bord ne se perdent qu'en partie, cette perte doit être déduite et défalquée des marchandises restées à terre, par sou et par livre, ou par besant, pour diminuer d'autant l'indemnité que le patron doit à ces marchands pour les marchandises laissées. Encore plus, si le navire étoit forcé de faire jet par quelque malheur, la valeur des choses jetées doit être déduite et défalquée de la marchandise qui sera restée, par sou et par livre, ou par besant, de cette valeur.

Si, par événement, le patron embarque seulement une partie des marchandises qu'il s'étoit engagé à porter, et en laisse une autre partie, si les marchands lui déclarent ce qui a été dit ci-dessus, il est obligé de la manière expliquée dans ce même chapitre

Mais cependant, si les marchands, quand ils voient que les marchandises sont laissées en tout ou en partie, n'imposent point au patron cette condition et ne lui opposent aucune autre raison, ou si, lorsque le patron leur dit ou fait dire que ces marchandises qui restent seront pour leur compte, les marchands ne disent ou n'opposent rien sur cela, ni même n'y mettent aucune condition, la perte de ces marchandises sera pour leur compte.

Pour quelle raison? parce que ces marchands, quand ils ont vu que leurs marchandises restoient à terre en tout ou en partie, n'ont rien dit, ni fait d'opposition ni imposé de conditions au patron : car, s'ils l'eussent fait, et que les marchandises restées à terre eussent éprouvé quelque perte,

man se perdia, ò s' perdrá, no seria ne fora perduda als dits mercaders; ans fora perduda al dit senyor de la nau. Encara mes: que si ells haguessen dita ne posada la condició desusdita al dit senyor de la nau, lo senyor de la nau la haguera iaquida en recapte, si ell vees ò sabes que romangues per sua. Encara mes, per altra raó, car com lo senyor de la nau los dix que roba romania que era lur, è los dits mercaders en res no li contrastaren ne la condició desusdita no li posaren, appar que es semblant de raó que los dits mercaders no s' preaven si la lur roba romania, com ells al dit senyor de la nau en res ne li contrastaren, ne la condició desusdita no li posaren; è axí es raó que la roba que romandrá, axi com desus es dit, sia que s' perda ò no, que sia è deia esser dels dits mecaders. E si per ventura los dits mercaders diran al dit senyor de la nau que ell que nolieig aquella lur roba que romandrá à altra nau ò à altre leny, è si lo senyor de la nau la l's hi nolieiará axí com desus es dit, si la dita roba se perdrá del tot ò en partida, ò s' consumará, ò pendrá algun dan, lo senyor de la nau no l's n'es en res tengut, pus que ab sabuda è ab voluntat dels dits mercaders l' haurá nolieiada. Mas emperó, si lo dit senyor de la nau ò del leny la nolieiará ò la metrá en altra nau ò leny, menys de sabuda è voluntat dels dits mercaders de qui la dita roba será: si la dita roba se perdrá del tot ò en partida ò pendrá algun consumament ò algun dan, lo dit senyor de la nau ò del leny los es de tot tengut à restituir, perçó, car axí com desus es dit la haurá mésa è nolieiada en altra nau ò en altre veixell, menys de voluntat è sens sabuda dels dits mercaders: è es raó. Perqué? perçó, com negú no ha ne deu haver poder en l' altre, sino aytant com aquell ò aquells, de qui será li n' volen donar ò li n' hauran donat. E si per

elle seroit non pour eux, mais pour le patron. De plus, s'ils eussent fait cette déclaration et imposé au patron cette condition, celui-ci, s'il avoit su que la marchandise restoit pour son compte, l'auroit bien soignée.

Il y a encore un autre motif : lorsque le patron leur a dit que les marchandises restoient pour leur compte, et qu'ils n'ont fait aucune opposition, ni imposé aucune condition, il paroît conforme à la raison de croire qu'ils ne trouvoient aucun inconvénient à ce que leurs marchandises restassent à terre, puisqu'ils ne s'y opposoient pas et ne faisoient aucune condition : ainsi la raison exige que les marchandises qui resteront, comme il a été dit, soient pour le compte des marchands, qu'elles se perdent ou non.

Si, par événement, les marchands disent au patron de charger les marchandises restées à terre sur un autre navire, s'il le fait, et qu'ensuite ces marchandises se perdent en tout ou en partie, se gâtent ou souffrent quelque dommage, le patron n'est responsable de rien, puisqu'il les a chargées avec la connoissance et la volonté des marchands.

Mais, si le patron les a chargées (1) sur un autre navire, sans la connoissance et la volonté de ceux à qui elles appartiennent, et qu'elles se perdent en tout ou en partie, se gâtent ou souffrent quelque dommage, le patron doit indemniser les marchands; parce que, comme il a été dit, il les a mises sur un autre navire sans leur volonté et leur connoissance; et cela est raisonnable. Pourquoi? parce que personne ne doit disposer du bien d'autrui qu'autant que le propriétaire y consent.

Si, par événement, quelques marchands

(1) On retrouve les memes principes développés dans le chap. XLVI [91].

ventura seran alguns mercaders qui hauran nolieiada la sua roba al dit senyor de la nau ò del leny è com lo dit mercader la li haurá nolieiada è mostrada la desus dita roba, lo dit mercader dirá al dit senyor de la nau ò del leny, que lo dit mercader ha anar è per res no pot romandre, è que lo dit senyor de la nau dó recapte à aquella sua roba : si lo dit mercader dirá, axí com desus es dit, è lo dit senyor de la nau ò del leny atorgará : si sobre açò desusdit, lo dit mercader se n' irá ab sabuda è voluntat del dit senyor de la nau ò del leny: sobre les raons è condicions desusdites è empreses, lo dit mercader ab lo dit senyor de la nau ò del leny; lo dit senyor de la nau li es tengut de portar la desusdita roba qu' ell axí com desus es dit haurá présa è rebuda en sa comanda, salvant cas de ventura si se esdevendrá, ans que ell la haia carregada ò despuis, que lo dit sedit senyor de la nau del cas desusdit no li es tengut. Perqué? perçó com negú no reb comanda à son dan. E si per ventura lo dit senyor de la nau ò del leny la lexará, es tengut de retre è de donar al dit mercader aytanta de roba com aquella era ò aytants de diners com valguera ò valrá ò valgues semblant roba de aquella en lo dit loch on lo dit senyor de la nau deuiá è deu fer port per descarregar, ò en aquell loch on la dita roba haurá promesa de posar. E axí la roba que romasa será deu esser del senyor de la nau ò del leny, vulles que sia perduda ò salvada, pus axí com desus es dit, la haurá presa è rebuda en sa comanda è en sa guarda; salvo lo cas desusdit, si esdevengut hi será ans que ell la hagues carregada ò despuis. Mas emperó, si com algun mercader haurá nolieiada la sua roba à algun senyor de nau ò de leny, è com la dita roba haurá nolieiada, lo dit mercader se n' irá, sia que se n' vaja ab sabuda del senyor de la nau

affrètent leurs marchandises au patron, et après les lui avoir présentées, lui disent qu'ils sont forcés de s'en aller, qu'ils ne peuvent rester, et qu'ils le chargent d'en prendre soin, de manière que, celui-ci y consentant, le marchand, dans cette confiance, s'en aille avec la connoissance et la volonté du patron sous les conditions convenues entre eux, celui-ci est obligé de transporter les marchandises qu'il a prises et reçues en commande (1), comme il a été dit : sauf, cependant, s'il arrivoit quelque accident malheureux avant ou après le chargement; car alors il n'est pas obligé d'en répondre. Pourquoi? parce que personne n'est censé prendre une commande à son préjudice.

Si, par événement, le patron laisse ces marchandises, il doit en donner au marchand autant qu'il y en avoit, ou autant d'argent que valoient, vaudront ou vaudroient des marchandises pareilles dans le lieu où il devoit aborder pour les décharger, ou dans le lieu où il avoit promis de les porter. Ainsi les marchandises qui resteront seront et devront être pour le compte du patron, qu'elles soient perdues ou sauvées, parce que, comme il a été dit, il les a prises et reçues sous sa commande et sa garde; sauf dans le cas expliqué plus haut, s'il survient avant qu'il les ait chargées ou après.

Mais cependant, lorsqu'un marchand affrète des marchandises à quelque patron, et après les avoir affrétées s'en va avec ou sans la connoissance de ce dernier, qui ne les a pas prises sous sa garde et sous sa commande, comme il a été dit, si, au moment où il devra ou voudra charger, lui ou quelqu'un en sor

(1) Les chap. CLXV [210] et suivans traitent avec étendue des commandes.

ò no, ab que lo dit senyor de la nau ò del leny no la prenga sots sa guarda è sots sa comanda, axí com desus es dit, axí com lo dit senyor de la nau ò leny deurá ò volrá carregar, si lo dit senyor de la nau ò leny conexerá ò trobará la desusdita roba ò home per ell, ell la deu fer carregar è metre en la nau. E si ell ne hom per ell, la dita roba no conexerá ne trobará com lo dit senyor de la nau carregará ò fará carregar, si la desusdita roba romandrá sia que s' perda ò no, lo dit senyor de la nau ò leny no es tengut de res al dit mercader, qui axí com desus es dit se n' será anat, de esmena à fer de la dita roba, que axí com desus es dit será romasa. Salvo emperó, que si lo dit mercader qui se n' será anat axí com desus es dit, è lo dit mercader iaquirá ò haurá iaquit algú qui mostre la dita roba al dit senyor de la nau ò à hom per ell (vol aytant dir com à scrivá) com ell carregará ò fará carregar: si aquell qui lo dit mercader hi haurá iaquit per demostrar è per deliurar la desusdita roba, è ell la l' s mostrará è la l' s fará deliurar, com lo dit senyor de la nau carregará ò hom per ell: si lo dit senyor de la nau ò aquell qui per ell fará carregar, no la levará ò no la fará carregar è metre en la nau ò leny, si la dita roba romandrá, sie que s' perda ò no, que lo dit senyor de la nau n' es tengut tot en axí com si lo dit mercader hi fos present, pus que y havia ò y haurá home en loch del dit mercader, qui la dita roba los deliurará, ò l's volia deliurar. En aquesta guisa emperó, que lo desusdit mercader, ò aquell qui en loch del dit mercader será romas per deliurar la ditar oba, pusquen en ver metre. E si lo dit mercader ò aquell qui per ell será aquí romas per deliurar la dita roba, çó que desus es dit en ver metre poran, lo dit senyor de la nau es tengut de retre è de donar al dit mercader tot axí com ia es desusdit de les altres condicions desusdites, è en aquella raó metexa. Emperó,

nom connoit ou trouve ces marchandises, il doit les faire charger et mettre à bord.

Si le patron, ou celui qui le représente, ne connoît ou ne trouve pas ces marchandises quand il chargera ou fera charger, et qu'elles restent à terre, soit qu'elles se perdent ou non, le patron n'est pas tenu envers le marchand qui s'en est allé comme il est dit, de le dédommager pour les marchandises que celui-ci prétendroit être restées à terre; excepté cependant si le marchand qui s'en est allé laisse ou a laissé quelqu'un qui ait montré les marchandises au patron ou à un autre pour lui, ce qui veut dire à l'écrivain, quand il a chargé ou fait charger.

Lorsque celui que le marchand a laissé pour montrer et livrer les marchandises, les a montrées et les a fait livrer, quand le patron, ou un autre en son nom, faisoit le chargement, s'il ne les prend pas, ou ne les fait pas charger et mettre à bord, et que les marchandises restent, soit qu'elles se perdent ou non, le patron en est responsable de même que si le marchand eût été présent, puisqu'il y avoit un homme à sa place, lequel leur a livré ou dû livrer cette marchandise.

Il faut cependant que le marchand, ou celui qui sera resté à sa place pour livrer la marchandise, puisse prouver la vérité du fait. Si l'un ou l'autre peut la prouver, le patron est obligé de rendre et de donner au marchand ce qui a été dit dans les cas mentionnés ci-dessus, et de la même manière.

Mais, si le marchand ne peut pas prouver

si lo dit mercader en ver metre no porá, çó que desus es dit, ne aquell qui en son loch será romas per la dita roba à deliurar no la l's mostrará ne la l's deliurará; si sobre açó que desus es dit, la dita roba romandra sia que s' perda ò no, lo dit senyor de la nau ò del leny no es tengut d' alguna esmena à fer al dit mercader, pusque l' dit mercader la haurá iaquida en mal recapte. E es raó que per lo dit mal recapte, que sia è dia esser del dit mercader, pus que ell meteix mal se n' merrá; salves emperó totes averies è totes coses, à que lo dit senyor de la nau sia tengut, è deia è deu esmenar è restituir als dits mercaders en totes coses è per totes, salvo de la dita vianda. E si per ventura com lo dit mercader se n' será anat, è lo dit senyor de la nau haurá rebuda en sa guarda ò en sa comanda la roba del dit mercader, si lo dit senyor de la nau la nolieiará ò la metrá en altra nau ò en altre leny; si la dita roba se perdrá del tot ò en partida ò pendra algun dan, ò aquella nau ò leny en que ell la haurá mésa è noliciada no será tantost en aquell loch on la dita roba se deu descarregar com ell será ab aquella sua nau ò leny, è com la dita nau ò leny vendrá ab la dita roba no valrá ab molt, tant com feya com ell vench ab aquella sua nau ò leny; de tot dan que la dita roba prenga, lo dit senyor de la nau ò leny es tengut de tot à restituir : perçò, car ell la haurá noliciada ò mésa en altra nau ò leny altre menys de manamant de aquell de qui la dita roba será. Mas emperó : si com lo dit mercader se partí del dit senyor de la nau ò leny, entre ells fo empres, que si lo dit senyor de la nau ò leny portar no la podia, que lo dit senyor de la nau ò leny la pogues noliciar en altra nau ò leny, è si entre ells aytals convinences com desus es dit empreses seran : si lo dit senyor de la nau ò del leny la nolieiará sots la condició

ce qui a été dit, ou si celui qui est resté à sa place pour livrer les marchandises ne les a pas montrées au patron ou ne les lui a pas livrées, et qu'elles restent, soit qu'elles se perdent ou non, le patron n'est pas tenu d'indemniser le marchand, puisque celui-ci aura laissé les marchandises sans en prendre soin (1). Il est juste, en effet, que, par suite de cet abandon, tous les dommages soient pour le marchand, puisqu'il le mérite bien; sauf cependant les avaries et dépenses que le patron doit payer à ces marchands pour toutes les choses, excepté ce qui concerne les vivres.

S'il arrive que, le marchand étant parti, le patron qui a reçu ses marchandises sous sa garde et commande, les charge sur un autre navire, et qu'elles se perdent en tout ou en partie, ou souffrent quelque dommage, ou si le navire sur lequel il les a chargées n'arrive pas au lieu de débarquement aussitôt que lui-même arrivera avec son propre navire, ou enfin si les marchandises ne valent pas, à leur arrivée, ce qu'elles auroient valu quand le patron est arrivé avec son navire, le patron est obligé de réparer tout ce dommage, puisqu'il les a chargées et mises sur un autre navire sans ordre de celui à qui elles appartiennent.

Mais cependant si, lorsque le marchand s'est séparé du patron, il a été convenu entre eux qu'au cas où il ne pourroit porter les marchandises, il lui seroit permis de les charger sur un autre navire, par suite de laquelle convention le patron les a chargées, soit qu'elles se perdent ou non, soit qu'elles s'endommagent ou non, soit que le navire sur lequel ces objets ont été chargés

(1) Boucher traduit *en mal recapte* par *en mauvais message*; ce qui est un contre-sens, ou insignifiant. Suivant les lexiques, *recapte* veut dire *tout ce qu'on fait de nécessaire pour une chose*.

desusdita, perdes' la roba ò no ò prenga dan ò no ò venga aquella nau ò aquell leny en que ell la haurá nolieiada ò no ò venga tart ò juas, que lo dit senyor de la nau ò leny no es tengut de nenguna esmena à fer al dit mercader, pus qu' ell ho empres ab lo dit mercader com d' ell se partí, que si ell portar no la podia que la li nolieias à altra nau ò altre leny, si donchs lo dit senyor de la nau no la havia iaquida que vol aytant dir que fos romasa en aquell loch on lo dit senyor de la nau carregá. E si lo dit senyor de la nau la nolieiará à altra nau ò à altre leny : si aquell senyor de la nau ò de aquell leny à qui aquell altre senyor de aquella nau ò de aquell leny qui la dita roba li haurá nolieiada, si la iaquira (vol aytant dir que si la dita roba romandrá en aquell loch on ell carregará) ell es tengut de esmena à fer al dit mercader, de qui la dita roba será, tot en axí com fora è era aquell senyor de aquella nau à qui lo dit mercader la havia nolieiada, si levar no la li pogues: è en totes aquelles condicions es obligat que lo primer era, à qui ell la hauia nolieiada, salves emperó totes convinences, è empreniments del senyor de la nau ò del leny ab los dits mercaders fetes è empreses per algunes raons en totes coses è per totes. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

arrive ou non, plus tôt ou plus tard (1), le patron n'est pas obligé d'indemniser le marchand, puisque celui-ci étoit convenu, quand il est parti, que, si le patron ne pouvoit les porter, il les chargeroit sur un autre navire; à moins que le patron ne les eût laissées, c'est-à-dire, qu'elles ne fussent restées dans le lieu où ce patron a chargé son navire.

Si le patron charge les marchandises sur un autre navire, et que le patron de ce navire les laisse, c'est-à-dire, si elles restent au lieu où il a chargé, ce dernier est obligé d'indemniser le marchand à qui elles appartiennent, de même qu'auroit dû le faire l'autre patron à qui le marchand les avoit affrétées s'il ne les avoit pas portées; et il est tenu des mêmes obligations que le premier qui s'étoit obligé à les transporter; sauf cependant, en tout et pour tout, les conventions ou accords entre ce patron et le marchand, faits pour quelque motif que ce soit.

Ce chapitre a été fait par les raisons expliquées ci-dessus (2).

Capitol XLV [90].

De patró qui lexará roba noliciada.

Lo senyor de la nau o del leny qui nolieiará roba ab carta ò ab testimonis ò que sia scrita en capbreu ò que sia donada palmada entre ells, lo senyor del leny es

Chapitre XLV [90] (3).

Du patron qui laissera des marchandises qu'il a promis de transporter.

Le patron qui a promis par écrit, ou devant témoins, ou par mention sur le registre du navire, ou par l'attouchement des mains, de se charger de marchandises, est

(1) Plusieurs éditions, entre autres celle de Capmany, portent *tart ò mas*, ce qui est un non-sens. Le manuscrit et l'édition de 1494 portent *tart ò juas*, qui est la vraie leçon; Capmany l'a même suivie dans sa traduction, quoiqu'il ait admis un texte fautif.

(2) Cette disposition finale a été omise par Capmany.

(3) Manuscrit, chap. L. *Capitol de nau hò de leny qui será nolieiat ab carta ò ab testimonis.* La table en ajoute une seconde : *De roba que será nolieiada ab carta ò ab testimonis.* Capm. pag. 94. Trad. it. chap. LXXXVIII. Voir Roccus, pag. 287, éd. de Westerveen.

tengut de portar aquella roba. E si la roba roman, que l' senyor del leny no la leu, ò no la pusca levar, ell es tengut de donar è de retre al mercader la sua roba, la qual li haurá nolieiada ò aytants diners com valrá, là on lo leny fará port per descarregar; si donchs lo senyor del leny no se n' avé ò no se n' era avengut ab los mercaders abans que l' leny partesca d' aquell loch on la roba haurá nolieiada. E si la roba roman è s' pert, que l' senyor del leny no se n' sia avengut ab lo mercader, deu esser perduda al senyor del leny è lo senyor del leny es tengut de donar al mercader axí com desus es dit. E son fet perçó aquest capitol, car molts senyors de lenys al començament que leven viatge fan gran mercat del nolit, è com lo viatge es levat troven roba de que hom los dona gran nolit : è si aquesta condició no y era, la roba romandria de que haurien poch nolit, è portarien aquella de que haurien gran nolit.

obligé de les transporter. S'il ne les porte ou ne peut pas les porter, et qu'elles restent, il est tenu de rendre et de donner au marchand autant de marchandises ou autant d'argent qu'elles vaudront dans le lieu où le navire prendra port pour décharger, à moins qu'il ne s'accorde ou qu'il ne se soit accordé avec les marchands avant que le navire parte du lieu où la convention a été faite. Si elles restent et se perdent, le patron ne s'étant pas accordé avec le marchand, les marchandises doivent être perdues pour le patron, lequel est tenu envers le marchand comme il est dit ci-dessus.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons, quand ils se disposent pour un voyage, demandent un fret très-bas, et, une fois le voyage arrêté, ils trouvent des gens qui leur donnent un fret plus considérable (1); si la règle ci-dessus n'existoit pas, les marchandises qui donneroient peu de fret resteroient, et les patrons porteroient celles qui paient davantage.

CAPITOL XLVI [91].

De roba noliciada pera cert loch è si pendrá dan.

Senyor de nau ò de leny qui sia en algun loch è nolieiará roba de mercaders per portar en altre loch, lo qual loch será ia empres entre lo senyor de la nau è los dits mercaders, mester es que l' dit senyor de la nau la port lá on aurá empres è promes als mercaders ab aquella sua nau. E si lo senyor de la nau la metrá en altra nau ò leny, menys de voluntat è sabuda dels mercaders (si aquella nau ò leny on

CHAPITRE XLVI [91] (2).

Des marchandises à transporter dans un lieu déterminé, et du cas où elles reçoivent quelque dommage.

Si un patron, se trouvant dans un lieu, s'engage envers des marchands pour porter des marchandises dans un autre lieu qui sera convenu entre eux, il faut qu'il les porte en ce lieu avec son navire.

Si le patron, sans la volonté et la connoissance des marchands, les met dans un autre navire, fût-il plus grand et meilleur (3) que le

(1) On trouvera la même décision dans le chap. CCXX [265].

(2) Manuscrit, chap. LI. *Nau ò leny que sia en algun loch è lo senyor noliejará roba de mercaders.* Capm. pag. 94. Trad. it. chap. LXXXIX. Voir Casaregis, disc. CCXXVI, n. 45; Émérigon, t. I.er pag. 424. Le principe de ce chapitre paroit emprunté du fr. 10, § 1, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu.* L'article 36 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 contient les mêmes règles.

(3) Le fragment du Digeste cité dans la note précédente ne condamnoit le patron que s'il avoit, sans le consentement des marchands, placé les marchandises *in navem deteriorem;* et encore il l'exemptoit lorsque l'un et l'autre navires périssoient par force majeure. La disposition rigoureuse du Consulat n'est admise que dans son application au contrat d'assurance, et même ne peut être justifiée que par les principes particuliers de ce contrat aléatoire. Comparer les chapitres XLIV, CCXV, CCXXI, CCXL [89, 260, 266, 285].

ell la metrá sia maior ò millor que l' seu leny no será) si aquella roba se perdrá ò s' gastará ò aquell de qui la roba será ne sostendrá algun dan ò haurá à fer messió, lo senyor de la nau es tengut de esmenar aquella roba que perduda será è tot lo dan è tot lo interes que aquell, de qui la roba es, haurá prés; è sia cregut per son sagrament. Mas emperó, si lo senyor de la nau fa à saber als mercaders que no volrá anar en aquell loch en lo qual ell havia promes als mercaders de portar la lur roba, è ell los diu que la vol metre en aytal nau ò en aytal leny, si los mercaders lo y atorguen, lo senyor de la nau la y pot ben metre. Mas, si los mercaders no ú atorguen, ell no la y deu metre, è si la y met, es ne tengut axí com desus es dit. Mas, si los mercaders lo y atorgan, è la roba se perdrá è s' guastará lo senyor de la nau no l's es tengut de alguna esmena à fer, pus que ab voluntat è ab sabuda dels mercaders ho haurá fet ò de la maior partida.

sien, que ces effets se perdent ou se gâtent que celui à qui ils appartiennent en reçoive quelque dommage, ou soit forcé à quelques dépenses, le patron est tenu de payer la perte, de réparer le dommage souffert, et de rembourser les dépenses faites par celui à qui les effets appartiennent, lequel doit être cru à son serment.

Cependant, si le patron fait savoir aux marchands qu'il ne veut pas aller au lieu où il avoit promis de porter leurs effets, en leur disant qu'il veut les mettre sur tel navire, et que ceux-ci y consentent, il peut le faire; mais, s'ils n'y consentent pas, il n'en a pas le droit, et, s'il le fait, il en est responsable, comme il a été dit (1). Si les marchands y consentent, et que les effets se perdent ou se gâtent, le patron n'est tenu d'aucune indemnité, puisqu'il l'a fait avec la volonté et la connoissance de ces mêmes marchands ou de la majorité (2).

Capitol XLVII [92].

De exarcia de mariners è notxer è de fer posar l'aver.

Lo senyor de la nau es tengut als mercaders de haver la exarcia que ell haurá dada è mostrada per scrit ò tot en axí com ho haurá dit en oida del notxer que haurá, è dels mariners; è no n' pot gitar notxer ne mariners sino ab voluntat dels mercaders fins à cap del viatge, ne vendre ne

Chapitre XLVII [92] (3).

Des agrès, des matelots, du contre-maître, et de l'embarquement des marchandises.

Le patron est tenu envers les marchands d'avoir tous les agrès (4) qu'il aura montres ou annoncés par écrit, ou qu'il aura déclaré avoir, en présence du contre-maître et des matelots. Il ne peut aussi renvoyer le contre-maître ni les matelots (5) sans l'assentiment des marchands, jusqu'à la fin du voyage; ni vendre ni donner des agrès, ou autres

(1) Les chapitres indiqués note 1 de la page précédente, et les chap. CCIX, CCXIX et CCXLVII [254, 264 et 292], excluent les cas de force majeure.

(2) Boucher, dans sa traduction, fait rapporter les mots *ò de la maior partida* aux marchandises; ce qui est évidemment un contre-sens. Voir le chap. XLIV [89].

(3) Manuscrit, chap. LII. *De exarcia à metra en nau ò en leny* [*è com lo notxer ne algun mariner no pot esser tret de nau fins que lo viatja sia acabat, è com los mariners son tenguts de posar los avers dels mercaders*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 95. Trad. it. chap. XC. Le principe de ce chapitre se trouve dans l'article 5 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(4) Ce qui concerne l'obligation d'en acheter, de les renouveler ou de les remplacer, est réglé dans les chapitres CXLIII, CXLV et CLXXXII [188, 190 et 227].

(5) Les chapitres LXXVII [122] et plusieurs autres du Consulat déterminent les causes de ce renvoi.

dar exarcia ne res que pertanga à la nau. E lo senyor de la nau es tengut de fer posar l' aver als seus mariners.

dépendances du navire; et il est obligé de faire placer les marchandises par les matelots (1)

Capitol XLVIII [93].

De conservatge.

Senyor de nau deu fer conservatge ab leny poch ò ab gran, si los mercaders de la nau ho volen. Encara, son tenguts los mercaders si lo senyor de la nau vol fer conservatge ab nau ò ab leny, gran ò poch, è ú fará ab consell del notxer è dels panesos è de tots los mariners, ell ho pot fer è los mercaders deuen ho atorgar: è per aytal raó, ço es à saber per por de mals lenys, no ú deuen contrastar ne poden, si donchs dan lur no y conexeran, ò de la nau ò del leny.

Chapitre XLVIII [93] (2).

De la manière de faire conserve.

Le patron doit aller de conserve avec d'autres navires grands ou petits, quand les marchands y consentent (3). De plus, si le patron veut aller de conserve avec un navire grand ou petit, après avoir pris conseil du contre-maître, des officiers de poupe et de tous les matelots, il en a le droit, et les marchands ne peuvent s'y opposer; de même, lorsqu'il y a lieu de craindre les corsaires, les marchands ne peuvent s'y opposer, à moins (4) qu'ils ne reconnoissent qu'il en résulteroit du dommage pour eux ou pour le navire.

Capitol XLIX [94].

De dar cap à altra nau.

Si alguna nau ò leny será en algun loch è haurá ò deu haver viatge per anar en algun altre loch, si aquí haurá algun leny menor ò maior d' ell ò semblant d' ell, que haurá anar en aquell mateix viatge è per dubte que ell haurá de sos enemichs ò de mals lenys, ell no gosará anar per si

Chapitre XLIX [94] (5).

De l'obligation de tenir câble à un autre navire.

Lorsqu'un navire sera dans quelque lieu prêt à faire voyage pour aller à une destination, si quelque autre plus petit, plus grand ou pareil, allant à la même destination, n'ose voyager seul par crainte de ses ennemis ou de pirates, et si le patron de ce navire dit à l'autre patron qu'il le prie de lui tenir câble (6), le patron qui aura fait cette pro-

(1) Cette dernière disposition paroît offrir quelque contradiction avec les chap. XXVIII et XXIX [73 et 74], à moins qu'on ne suppose que l'obligation ne s'entend que du cas prévu dans ces chapitres.

(2) Manuscrit, chap. LIII et LIV; l'un et l'autre portent pour rubrique : *Capitol de conservatge.* Capm. pag. 235. Trad. it. chap. XLI. Voir Targa, p. 36; Casaregis, disc. XLVI, n. 47. Ce chapitre, le suivant et le CCXLI [286] offrent un ensemble de dispositions sur les voyages de conserve. On a vu, t. I.er, pag. 245, que le chap. XXI de la troisième partie de la compilation rhodienne contenoit quelque chose à ce sujet. Le principe de ce chapitre du Consulat est dans l'article 25 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258, et dans le chap. XXIII du tit. IV du Statut de Marseille.

(3) Le manuscrit commence après ces mots le chap. LIV, sous la rubrique indiquée note précédente.

(4) Boucher traduit toujours *si donchs* par *si du moins ;* ce qui très-souvent change le sens. *Si donchs* est une locution qui signifie ce qu'en français nous exprimons par *à moins que.*

(5) Manuscrit, chap. LV. *Senyor de nau es tengut de dar cap à altra nau ò leny.* Capm. pag. 236. Trad. it. chap. XCII. Voir Targa, pag. 38 et 173. Le principe de ce chapitre se trouve dans l'article 4 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(6) Ce moyen de secours mutuel et réciproque étoit distinct du voyage de conserve. Il est relatif à des usages nés de l'imperfection de la navigation. Bréquigny, dans le t. XXXVII, pag. 537, des *Mémoires de l'Académie des inscriptions,* dit qu'à la bataille de Zirickzée, entre la flotte du roi d'Angleterre et celle du roi de France, chaque navire s'ancra par ses deux extrémités et s'attacha par des câbles à son voisin. Ce qu'on faisoit dans la guerre pour consolider, si je peux employer cette expression, une sorte de terrain de bataille, on le faisoit quelquefois aussi dans la marine marchande pour se donner des secours mutuels, soit dans les dangers maritimes, soit pour se défendre contre l'ennemi.

en lo dit viatge, e lo senyor d' aquell leny que lo dit dubte haurá, dirá à quell senyor de la nau ò de aquell leny, è si li tendrá cap; si lo dit senyor de la nau ò leny lo y atorgará è lo y prometrá, ell li es tengut que lo y attenga, si donchs fortuna de mal temps no lo y tolrá. E si los dits lenys, del loch on la convinença ò la promissió será stada feta partiran ensemps, è lo dit senyor de la nau qui haurá promés de tenir cap al dit senyor del leny que haurá lo dit reguart ò dubte no l' li volrá tenir ne l' li tendrá, si lo dit senyor de aquell leny, qui lo dit dubte è reguart haurá ò havia, pendrá algun dan, ans que sia iunt en aquell loch tret en lo qual lo dit senyor de la nau li haurá promes de tenir cap, per males gents è per sos enemichs, aquell senyor de aquella nau qui la dita promissió li haurá feta, li es tengut de tot lo dit dan à restituir, sens tot contrast. Per quál raó? perçó, que si el dit senyor de la nau no li hagues feta la dita convinença ò promissió, lo dit senyor del leny, qui lo dit dubte ò reguart havia è ha, no fora partit del dit loch, sino fos per fé de la dita convinença è promissiò que lo dit senyor de la nau li haurá feta. E si lo dit leny se n' partis que lo dit senyor de la nau no li hagues promes tenir cap; si lo dit leny hagues prés algun dan, lo dit senyor de la nau no li n' es, ne li n' forá de res tengut de restituir. E si per ventura lo dit senyor de la nau que la dita convinença ò promissió haurá feta, tendrá lo dit cap al dit leny, segons que desus havia promes è males gents ò enemichs lurs ò fortuna de temps forcivolement lo li tolran, lo dit senyor de la nau qui la dita promissió ò convinença haurá feta, è en ell no será romas que no la haia attesa, ell, ne la nau, ne res que en la nau sia no es tengut de restituir, pus en culpa d' ell no será romas, ço que promes haurá pus attendre no poch per les raons desusdites. Emperó, si lo dit senyor de la nau qui haurá pro-

messe ou pris cet engagement est obligé de l'accomplir, à moins qu'un accident de mauvais temps ne l'en empêche.

Si les navires partent ensemble du lieu où la convention ou promesse aura été faite, et que le patron qui aura promis de tenir câble à l'autre refuse d'exécuter son engagement, de manière que le patron qui avoit pris cette précaution éprouve de la part des pirates ou des ennemis quelque dommage avant d'arriver à la destination jusqu'à laquelle l'autre avoit promis de lui tenir câble, ce dernier doit payer tout ce dommage sans aucune contestation.

Pour quelle raison? parce que, si ce patron n'avoit pas fait cette convention ou promesse, celui qui craignoit d'être attaqué ne seroit pas parti du port, et qu'il s'est fié à la promesse que l'autre lui a faite. Mais, si le navire, parti sans que l'autre patron lui eût promis de lui tenir câble, souffre quelque dommage, ce patron n'est tenu envers lui d'aucune indemnité.

Si, par événement, le patron qui avoit fait la promesse de tenir câble à un navire l'exécute, et que des pirates, des ennemis, ou un mauvais temps, l'en séparent par force, le patron qui avoit fait cette promesse, et n'a pu l'accomplir sans sa faute, n'est obligé à aucune indemnité, ni lui, ni le navire, ni rien de ce qui est à bord, puisque ce n'a pas été sa faute si cet événement est arrivé, car il n'a pu tenir sa promesse par les raisons ci-dessus expliquées.

Mais, lorsque le patron qui a promis de tenir câble à un autre navire en reçoit ou

mes de tenir cap à algun leny, si ell ne pendrá ò n' haurá prés loguer ò servey, si lo dit leny del qual ell loguer ò servey haurá prés, se perdrá del tot ò en partida, lo dit senyor de la nau es tengut de restituir tot lo dan que aquell leny de que ell haurá prés loguer ò servey haurá sostengut ò prés, è la roba que en la dita nau será per sou è per liura è per besant. Si donchs lo dit senyor de la nau qui lo dit loguer ò servey haurá prés, no empendrá ò no haurá empres despuys ò abans ò com lo dit loguer ò servey prés del dit senyor del leny, qui lo dit dubte ò reguart havia, que si algun cas de ventura se esdevendrá, que ell ne la nau, ne res que en la nau sia, no sia de res tengut à restituir. Lo cas de ventura es à entendre que ell hagues à iaquir lo dit cap al dit leny per fortuna de mal temps, ò per força de mals lenys, ò per força de lurs enemichs, ò per força de males gens. E si lo dit senyor de la nau que lo dit loguer ò servey haurá prés, dirá ò haurá empres segons que desus es dit, ab lo dit senyor del leny qui lo dit dubte ò reguart havia; lo senyor de la nau ne l' cos, ne res que en la nau sia, no son tenguts de restituir per les raons desusdites; è pus que ab lo dit senyor del leny, qui lo dit loguer ò servey li doná ò li havia donat ò li es tengut de donar ó haurá empres com lo dit loguer ò servey prés ò despuys ò debans. Emperó, tot senyor de nau ò de leny se guart è s' deu guardar, quina convinença ò promissió fará ab algú ò ab alguns, sia que ell dit senyor de la nau ne prenga loguer ò servey ò no: que si lo dit senyor de la nau fará la dita convinença ò promissió, sens sabuda è voluntat dels mercaders qui en la nau seran ò roba hi metran ò y hauran mésa; si cas algú s' y esdesvendrá losdits mercaders no son de res tenguts. Ans, si los dits mercaders dan o greuge ò destrich ne sostendran algú per la dita convinença ò promissió

en a reçu quelque salaire ou récompense, si le navire duquel il l'a reçue se perd en tout ou en partie, ce patron est tenu de payer tout le dommage que le navire dont il a pris salaire ou récompense a souffert, ainsi que la valeur de la marchandise chargée qui sera dans ce navire, par sou, par livre et par besant; sauf le cas où le patron qui a reçu un salaire ou une récompense seroit convenu avant, après, ou au moment de la recevoir, avec le patron qui avoit le doute ou soupçon, que, s'il arrivoit quelque cas de force majeure, ni lui, ni le navire, ni rien de ce qu'il portoit, ne seroient obligés à une indemnité. Par cas de hasard, il faut entendre qu'il lâche le câble du navire par mauvais temps, ou par force de corsaires, d'ennemis ou de pirates.

Si le patron qui a reçu ce salaire ou cette récompense est convenu, comme il a été dit, avec le patron qui avoit des craintes, que ni lui, ni le corps du navire, ni rien de ce qui s'y trouve, ne seront obligés à des indemnités, il en sera de même, puisqu'il en étoit ainsi convenu, avec le patron qui lui donne ou lui avoit donné ce salaire ou cette récompense, avant ou au moment de le recevoir, ou après l'avoir reçu.

Il importe que tout patron fasse bien attention aux conventions ou promesses qu'il fera avec quelqu'un, soit qu'il en reçoive loyer ou récompense, soit qu'il agisse gratuitement; car, si ce patron fait la convention ou promesse sans la connoissance ou consentement des marchands qui sont à bord, ou qui y auront mis des marchandises, et qu'il arrive quelque malheur, les marchands ne sont tenus à rien.

Au contraire, s'ils éprouvent quelque dommage, grief ou préjudice, par la convention ou promesse que le patron aura faite ou fera

que l' dit senyor de la nau haurá feta; ò fará ab algú ò ab alguns, sens sabuda è voluntat dels dits mercaders; lo dit senyor de la nau los es tengut del tot à restituir, si la nau ne sabia esser venuda è encara los bens del dit senyor de la nau, si trobats seran. E per la raó desusdita fon fet aquest capitol.

sans leur connoissance ou consentement, le patron doit les indemniser entièrement, quand même le navire devroit être vendu, et même le bien du patron, si l'on peut en trouver.

Telle est la raison pour laquelle a été fait ce chapitre (1).

Capitol L [95].

De cas de get.

Encara lo senyor de la nau es tengut que no git ne faça gitar, en tro que l' mercader haia gitada alguna cosa; è puys, pot fer gitar fins à salvament. En aquell punt pot la convinença scriure l'escrivá, axí be com si era en terra: è lo senyor y deu metre per aytant com val la meytat de la nau.

Chapitre L [95] (2).

Du cas de jet.

Encore, le patron ne doit pas commencer le jet jusqu'à ce que le marchand ait jeté quelque chose (3) : après, il peut faire jeter autant qu'il faudra pour être hors de péril. Dans ce moment, l'écrivain peut écrire la convention, de même que s'il étoit à terre (4); et le patron doit contribuer au jet pour la moitié de la valeur du navire (5).

Capitol LI [96].

De roba gitada.

Tota roba que será gitada de nau ò de leny per mal temps ò per por de lenys

Chapitre LI [96] (6).

Des marchandises jetées.

Le prix de toute marchandise jetée du navire pour cause de mauvais temps, ou par

(1) Capmany a omis cette dernière phrase.

(2) Manuscrit, chap. LVI. *Capitol de git.* Çapm. pag. 240. Trad. it. chap. XCIII. Voir Targa, pag. 207; Casaregis, disc. XLV, n. 10, 27, 28 et 29; Émérigon, t. I.er, pag. 608 et 611; Rainutio, *De jure naufragii*, pag. 65. Ce qui concerne le jet, et la contribution à laquelle il donne lieu, se trouve principalement dans les chap. LI, LII, LIII, LIV, LXVI, LXVII, LXXXVI, LXXXVII, CXLII, CXLVII, CCXII, CCXXXIX, CCL, CCLI [96, 97, 98, 99, 111, 112, 131, 132, 187, 192, 257, 284, 295 et 296.] On a vu dans le t. I.er, que toutes les législations maritimes dont il contient les documens, s'étoient occupées de cette importante matière.

(3) Le chap. LIV [99] détaille les formalités qui doivent être observées, et reproduit cette nécessité que les marchands commencent le jet, sur laquelle je ferai quelques observations dans les notes de ce même chapitre.

(4) Voir la note 3 de la page 69, et ce qui sera dit sur une disposition correspondante du chapitre LIV [99].

(5) Cette disposition est répétée dans les chap. LI, LIII et LIV [96, 98 et 99]. On peut voir, t. I.er, pag. 329, quelles avoient été les variations sur la contribution du navire, dont il est uniquement question ici. Ce mode de contribution, emprunté du chap. VII de la rubrique XVII du livre IX de la coutume de Valence de 1250, et de l'article 28 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340, diffère du droit romain, dont le chap. XXX du livre IV du Statut de Marseille a adopté le principe. On verra dans le chap. LIII [98] ce qui concerne la contribution du fret.

(6) Manuscrit, chap. LVII. *Capitol de git.* Capm. pag. 240. Trad. it. chap. XCIV. Voir Targa, pag. 207; Casaregis, disc. XLV, n. 10, 27, 28, 29; Valin, t. II, pag. 188. L'obligation de faire contribuer au jet toutes les choses conservées est écrite dans le droit des Grecs, dont j'ai parlé, t. I.er, page 41; dans le droit romain et les Basiliques, dont j'ai rapporté les textes pages 104 et 187; dans le droit dit rhodien, troisième partie, chap. XXXV, XLIII et XLIV; dans le droit des Croisés, *Assise des bourgeois*, chap. XLVI, et dans les Rôles d'Oléron. art. 8.

armats, sia comptada per sou è per liura ò per besant, de tota la roba; è la nau ò lo leny deia pagar en aquell git per la meytat d'açó que valrá.

crainte de vaisseaux ennemis, doit être réparti par sou et par livre, ou par besant, sur tout le chargement; et le navire doit contribuer au jet pour la moitié de ce qu'il vaudra.

Capitol LII [97].

Com se deu comptar roba gitada.

La nau ò leny que gitará roba, axí com damunt se conté, deu esser comptat axí; ço es, que si gita ans que sia à mija via d'ellá on ha anar, deu esser comptada axí com costava allá de on parti la nau ò leny. E si ha passada mija via, deu esser comptada axí com valrá allá on la nau ò leny fará port, la dita mercaderia gitada à aquella que romandrá.

Chapitre LII [97] (1).

Comment on doit évaluer les marchandises jetées.

Quand un navire jette des marchandises, comme il est dit ci-dessus, elles doivent être évaluées de la manière suivante : si le jet a lieu avant qu'on ait fait la moitié du voyage, depuis le lieu du départ jusqu'à la destination, on doit les estimer ce qu'elles valoient dans le lieu d'où le navire est parti. Si le jet a lieu après la moitié du voyage, elles doivent être estimées au prix du lieu où le navire débarquera (2).

Capitol LIII [98].

Com deu esser pagada roba gitada.

Si algun senyor de nau ò de leny haurá carregada la sua nau ò lo seu leny de roba de mercaders per anar descarregar en altre loch, lo qual loch será ia empres entre lo senyor de la nau ò del leny è los mercaders, è anant en aquell viatge vendráli cas de ventura, que per mal temps ò per lenys armats de enemichs ò per qualque altra ventura, ell haurá à gitar de aquella roba que porta una quantitat; quant lo senyor de la nau ò del leny será allá on devia descarregar iunt ab la nau ò ab lo leny, è ab aquella roba que restaurada será, lo senyor de la nau ò del leny deu fer en axí : que ans que ell liure gens de aquella roba que res-

Chapitre LIII [98] (3).

Comment doivent être payées les marchandises jetées.

Lorsqu'un patron a chargé son navire des effets de quelques marchands pour aller les décharger dans un lieu déterminé par la convention faite entre eux, si, pendant ce voyage, il lui arrive quelque cas fortuit, mauvais temps, vaisseaux armés de l'ennemi, ou quelque autre accident (4) par lequel il soit forcé de jeter les effets qu'il porte, ou bien une partie, dès qu'il sera, avec son navire et les effets restans, dans le lieu où il devoit décharger, il doit agir de telle manière qu'avant de délivrer la moindre chose des effets restans aux marchands qui doivent les recevoir, ou à qui ils appartiennent, il retienne sur ces effets une quantité suffisante pour payer le prix des choses jetées, et même beaucoup plus, afin qu'il n'en puisse résulter dommage, perte ou préjudice pour lui, ni pour les marchands à qui appartien-

(1) Manuscrit, chap. LVIII. *De nau ò leny qui gitará roba.* Capm. pag. 241. Trad. it. chap. XCV. Voir Cleirac, pag. 301; Casaregis, disc. XLV, n. 10, 27, 28 et 29; Rainutio, pag. 58.

(2) Il est nécessaire de se reporter, pour le mode particulier d'évaluation établi dans ce chapitre, à ce que j'ai dit pag. 20 et 21 de la dissertation qui précède le Consulat.

(3) Manuscrit, chap. LIX. *Nau ò leny qui aurá à gitar per mal temps o per anamichs.* Capm. pag. 241. Trad. it. chap. XCVI. Voir Cleirac, pag. 35; Targa, pag. 268, 281; Casaregis, disc. XLV, n. 10, 27, 28, 29; Emérigon, t. I.er, pag. 639.

(4) Les chapitres précédens s'étoient bornés à supposer que le jet avoit eu lieu, sans déterminer les cas.

taurada será à aquells mercaders, qui la deuen rebre ò de qui será, ell deu è pot retenirse tanta de aquella roba que restaurada será è ell haurá portada ab la sua nau ò ab lo seu leny, de quascun mercader, que li sia ben bastant è qui li bast à aquell get qui fet será è encara à molt mes, perçó que al senyor de la nau ò del leny ne als mercaders de qui será aquella roba, que será gitada, no pogues tornar à dan ni à perdua ni à greuge; perçó car assats hi pert quascú. Encara mes, perçó que ells no haguessen anar derrere aquells mercaders, ne à pregar de qui aquella roba seria que será restaurada. E aquell get déu esser comptat segons que s' gitará, è lo senyor de la nau ò del leny es hi tengut de metre per la meytat, ço es, perçó que valrá la meytat de la nau ò del leny. Encara mes, si lo senyor de la nau ò del leny demana tot lo nolit, axí be de la roba gitada com de aquella que será restaurada, deuli esser pagat, axí be com si tota la roba era salvada; è l' senyor de la nau ò del leny es tengut de metre en aquell git, qui fet será, per tot aquell nolit que rebrá, per sou è per liura, axí com fará aquell haver qui será restaurat. Per qual raó? perçó, car lo senyor de la nau ò del leny haurá axí be prés nolit de aquella roba, que será gitada, com de aquella que será salvada. E es raó, pus que ell vol nolit axí be

dront les effets jetés, parce que chacun y perd assez, et surtout afin que ces derniers ne soient pas forcés à poursuivre les autres marchands à qui appartiennent les effets sauvés (1).

Le montant des sommes à payer pour ce jet doit être fixé d'après ce qu'on aura jeté; et le patron est tenu d'y contribuer pour moitié, c'est-à-dire, pour ce que vaudra la moitié du navire (2). En outre, si le patron demande tout le fret, tant des effets jetés que de ceux qui seront restés, il doit lui être payé comme si tous les effets avoient été sauvés; et alors il est obligé de contribuer au jet pour tout le fret qu'il recevra, par sou et par livre, de même que le feront les effets conservés (3).

Pour quelle raison? parce que le patron a reçu le fret tant des effets jetés que de ceux qui auront été sauvés.

Il est juste que, puisqu'il perçoit le fret

(1) Ce droit de rétention, fondé sur les mêmes motifs, est dans le Digeste, liv. XIV, tit. II, fr. 2, pr., *De lege rhodia de jactu*, et dans l'article 9 des Rôles d'Oléron. Voir la note 1, page 69, et le chap. CLI [196].

(2) C'est ce qu'avoient déjà décidé les chap. L et LI [95 et 96]; mais on n'y avoit rien dit de la contribution du fret. Le système adopté par le Consulat diffère, comme on voit, de celui des Rôles d'Oléron. D'après l'article 8 de ces Rôles, le navire ou le fret contribuoit; mais l'un ou l'autre, au choix du patron. Dans le Consulat, le navire ne contribue que pour moitié : le fret contribue subordonnément. Si le patron exige le fret des objets perdus et les objets sauvés, ce fret contribue. Si le patron ne demande pas le fret des objets perdus, il ne contribue pas même pour celui des effets sauvés. C'est ce qui est encore dit dans les chap. CLI et CCXXXIX [196 et 284]: il paroît au surplus que l'exécution de ce principe n'avoit pas été sans difficulté; le chap. CCLI [296] entre à cet égard dans de longs détails. Le Statut de Marseille, liv. IV, chap. XXX, n'a point adopté ce système, et il a conservé le principe du droit romain. L'article 30 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 se borne à dire que le fret doit contribuer.

(3) Boucher traduit : *de même que s'il l'avoit sauvée* (la marchandise). Ce n'est point ce que dit le Consulat, et même c'est le contraire. Le texte porte : *axí com fará aquell haver qui será restaurat;* mot à mot, *de même que fera l'avoir qui sera sauvé;* c'est-à-dire que le fret perçu par le patron pour les effets perdus contribuera pour sa valeur, comme les effets conservés doivent contribuer pour la leur.

de la roba gitada, com de la salvada, que ell la aiut à esmenar: è per la raó desusdita deu hi pagar tot lo nolit en lo get. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny no demanará nolit ne l' pendrá, sino solament de la roba que restaurada será; de aquell nolit aytal lo senyor de la nau ò del leny no es tengut de metre part al get: que assats hi pert, pus pert tot lo nolit d' aquella roba que será gitada.

pour les effets jetés comme pour les effets sauvés, il contribue au jet pour tout le fret.

Cependant, si le patron ne demande de fret et n'en reçoit que pour les effets sauvés, il ne doit pas contribuer au jet pour ce fret; car il y perd assez, puisqu'il perd tout le fret des effets jetés (1).

CAPITOL LIV [99].

La serimonia que s' deu fer en cas de get.

Nau ò leny que correrá ò sostendrá fortuna de mal temps, si lo senyor de la nau ò del leny veu ò coneix que ells son à ventura è à condició de perdres', si ells no gitan; lo senyor de la nau deu dir è manifestar à tots los mercaders en oida del notxer è de tots aquells qui en la nau seran: *Senyors mercaders, si nos no n's alleviam, som à gran ventura è à gran condició de perdre les persones è lo haver è tot quant ací ha: è si vos altres, senyors mercaders, voleu que alleviasem, ab la voluntat de Deu, porem estorçre les persones è gran partida del haver, è si nos no n' gitam, serem à ventura è ab condició de perdre à nos meteixos è à tot lo haver.* E si los mercaders se acorden del gitar, tots ò la maior partida; là donchs ells poden gitar. Mas lo un dels mercaders, si tots no poden, deu començar à gitar, è pus que l' mercader ò mercaders hauran gitada qualque cosa, despuys pot gitar ò fer gitar lo senyor

CHAPITRE LIV [99] (2).

De formalités qu'on doit observer en cas de jet.

Lorsqu'un navire éprouve une tempête, si le patron voit et reconnoît qu'il y a péril et possibilité de se perdre, à moins qu'on ne fasse jet, il doit dire et déclarer à tous les marchands, en présence du contre-maître et de tous ceux qui seront à bord: *Messieurs les marchands, si nous ne nous allégeons pas, nous sommes en grand péril et grande chance de perdre les personnes et les marchandises, et tout ce qui est ici; et si vous, messieurs les marchands, voulez que nous allégions, nous pourrons, avec la volonté de Dieu, sauver les personnes et une grande partie des marchandises; et si nous ne jetons pas, nous serons en péril et en chance de nous perdre nous et toutes les marchandises.*

Si tous les marchands ou la plupart s'accordent à jeter, alors on peut jeter; mais l'un des marchands, si tous ne le peuvent, doit commencer à jeter, et, après que le marchand ou les marchands auront jeté quelque chose, le patron peut jeter ou faire jeter jusqu'à ce qu'on soit hors de péril.

(1) On trouve beaucoup de développemens dans les chap. CLI, CCXXXIX et CCLI [196, 284 et 296].

(2) Manuscrit, chap. LX. *Nau ò leny qui sostendrá ò correrá fortuna* [*è vol fer git*]. Ces quatre derniers mots sont ajoutés d'une autre main; mais dans la table des rubriques ils sont remplacés par les suivans: *si lo senyor de la nau conex que ells son à gran ventura si no giten.* Capm. pag. 243. Trad. it. chap. XCVII. Voir Cleirac, pag. 11, 32, 34, 37; Targa, pag. 207; Casaregis, disc. XIX. n. 13; Rainutio, pag. 44; Émérigon, t. I.er, pag. 606, 608, 611. Il y a une similitude frappante entre ce chapitre et le chap. XXXVIII de la troisième partie de la compilation rhodienne, l'article 8 des Rôles d'Oleron, et le chapitre VII de la rubrique XVII du livre IX de la coutume de Valence de 1250. L'article 27 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 contient des dispositions analogues.

de la nau tro à fins à salvament. En aquell cas, è en aquella saó pot l'escrivá la convinença scriure axí bé com si la nau tenia proys en terra. E si l'escrivá no ú podia scriure, los mariners poden fer testimoni de totes convinençes è empressions que sien fetes entre lo senyor de la nau è los mercaders, pus que l'escrivá no ho haurá pogut scriure en lo cartolari; perçó que frau negú no pusca haver entre lo senyor de la nau è los mercaders, de les convinençes è empreniments que entre ells seran fetes. E si per ventura en la nau no haurá mercaders, en aquell cas è en aquella saó lo senyor de la nau deu è pot esser mercader; è açó que ell fará deu ho fer ab consell del notxer è dels personers è de tot lo cominal de la nau. E si ell ho fa ab consell de tots aquells que desus son dits, è lo dit senyor de la nau fará gitar, deu esser axí tengut per ferm, com si tots los mercaders hi eren, ò en axí com si tota la roba era del senyor de la nau. E lo senyor de la nau es axí tengut de metre en aquell get, per ço que valrá la meytat de la nau, è los mercaders de qui la roba será, no y deuen contrastar en aquell get, si per aytal raó com desus es dit será fet. E aquell get deuse pagar per sou è per liura è per besant, segons que la roba será gitada. E fon fet perçó aquest capitol, que lo senyor de la nau ò del leny pot esser mercader en aquell cas è en aquella saó, si mercaders no y ha : que si el senyor de la nau no havia po-

En ce cas et en cette circonstance, l'écrivain a droit de rédiger la convention (1) de même que si le navire étoit amarré; et si l'écrivain ne peut pas l'écrire, les matelots peuvent rendre témoignage (2) de toutes les conventions et accords passés entre le patron et les marchands, puisque l'écrivain n'a pu les écrire sur le registre : il en est ainsi afin qu'il ne puisse y avoir aucune fraude dans les conventions et accords faits entre le patron et les marchands.

S'il n'y a aucun marchand à bord, en ce cas et dans cette circonstance le patron peut et doit agir pour les marchands; et ce qu'il fera, il doit le faire d'accord avec le contremaître et les actionnaires et tout l'équipage du navire. Si, d'accord avec tous ceux qui ont été désignés, il procède au jet, ce qu'il fera doit être aussi valable que si tous les marchands y étoient, ou si toutes les marchandises appartenoient au patron (3). Il est tenu aussi de contribuer à ce jet pour ce que vaudra la moitié du navire. Les marchands à qui les marchandises appartiendront ne sont pas fondés à se plaindre du jet fait dans ce cas et de la manière dite ci-dessus, et ce jet doit être payé par sou et par livre ou par besant, selon ce qu'il y aura de marchandises jetées.

Ce chapitre a été fait afin que le patron puisse remplacer les marchands lorsqu'ils ne sont pas présens; car, si le patron n'avoit pas dans de telles circonstances pouvoir de remplacer les marchands, la plupart du temps les personnes, le navire et toutes les

(1) Boucher, dans une note, critique fortement Valin et Émérigon d'avoir conclu de ce passage que l'écrivain devoit rédiger un procès-verbal. Cette critique est sans fondement; car c'est bien l'intention du Consulat, puisqu'immédiatement il prévoit le cas où l'écrivain seroit dans l'impossibilité d'écrire. L'erreur de Boucher vient de ce qu'il n'a pas compris le sens des mots, *pot l'escrivá la convinença scriure*. Le Consulat, dans ce passage, comme dans celui du chap. L [95], n'entend point par *pot* une faculté de faire ou de ne pas faire; mais il veut déroger à la prohibition contenue dans le chap. XV [60], d'après laquelle l'écrit rédigé en pleine mer et tant que le navire n'est point amarré est sans force : disposition reproduite dans le chapitre CCVIII [253] avec exception pour le cas de jet.

(2) On verra dans le chap. CLXXVIII [223] que le témoignage des matelots en faveur du patron n'est pas admis; c'est ici une exception fondée sur la nécessité.

(3) L'article 8 des Rôles d'Oléron contenoit implicitement la même règle, puisque, tout en supposant la présence des marchands sur le navire, il donnoit au patron le droit de faire le jet malgré eux. On voit par-là comment la théorie du jet se perfectionnoit par l'expérience. L'article 28 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 est semblable.

der en aquell cas de esser mercader, les demes vegades se perdrien les persones è la nau è tot lo haver; è perçó deu è pot esser lo senyor de la nau mercader en aquell cas è en aquella saó, si mercader no y ha; è val mes que s' git una quantitat de la roba, que si s' perdien les persones, è la nau, è tot lo haver.

marchandises périroient. Pour cela, en ce cas et en cette occasion, le patron peut et doit remplacer les marchands (1), s'il n'y en a pas; car il vaut mieux jeter une certaine quantité de marchandises que de perdre tout, les personnes, le navire et les marchandises.

Capitol LV [100].

De manifestar roba al scrivá.

Encara, deuen los mercaders manifestar al scrivá, com la nau haurá feta vela, si res hi han més que no sia scrit. E si s' trova res que ells no haguessen manifestat, ells ne deuen pagar lo maior nolit multiplicant per quintalades, que en la dita nau se pague, perçó com amagadament la y hauran mésa. E si per ventura ells no la havien manifestada, com la nau havia feta vela, si s' gitava ò s' banyava ò s' perdia, no li n' serien tenguts de retre, pus manifestada no la haguessen.

Chapitre LV [100] (2).

De la déclaration des marchandises à l'écrivain.

Les marchands doivent encore, immédiatement après que le navire a mis à la voile, déclarer à l'écrivain s'ils y ont chargé des objets qui ne seroient pas écrits; et si l'on trouve quelque chose qu'ils n'avoient pas déclaré, ils en doivent payer le fret le plus fort qu'on paie dans le navire (3), en raison de chaque quintal, parce qu'ils ont mis ces objets en cachette. Si, par événement, ils ne l'avoient pas déclaré quand le navire a mis à la voile, et que ces objets se perdissent, ou se mouillassent, ou fussent gâtés, on ne seroit tenu de rien leur rendre, puisqu'ils ne les avoient pas déclarés (4).

Capitol LVI [101].

De entrar en port.

Encara, que l' senyor de la nau ò del leny no pot ne deu entrar, sens voluntat dels mercaders, en port; è si y entrava que l' mercader fos tement de res, tot lo

Chapitre LVI [101] (5).

De l'entrée dans un port.

Encore, le patron ne peut ni ne doit entrer dans un port sans le consentement des marchands (6) : s'il le fait et qu'un marchand éprouve quelque accident, le navire

(1) Les éditions de 1517 et de 1523 portent *no pot esser;* ce qui fait un contre-sens.

(2) Manuscrit, chap. LXI. *De manifestar roba al scrivá.* Capm. pag. 244. Trad. it. chap. XCVIII. Voir Cleirac, pag. 37; Casaregis, disc. LXXII, n. 1; Émérigon, t. I.er, pag. 639. Il faut joindre à ce chapitre les chap. LXVIII, LXIX, LXX, CXLII et CCXII [113, 114, 115, 187 et 257].

(3) On a déjà vu dans les chap. XLII et XLIII [87 et 88], que le patron a droit d'exiger le fret qu'il veut; mais cette disposition ne pouvoit être entendue en ce sens que le patron avoit droit d'exiger un fret exagéré. Le présent chapitre prévient toute difficulté, en ne permettant au patron de demander que le plus haut fret payé dans le navire pour des marchandises de même espèce.

(4) Le chap. CCXII [257] prévoit le jet de ces objets et refuse l'indemnité; mais, dans le cas où ils seroient sauvés, le chap. CXLII [187] les soumet à la contribution.

(5) Manuscrit, chap. LXII et LXIII. Le chap. LXII porte pour rubrique : *De entrar en port.* Capm. pag. 96. Trad. it. chap. XCIX. Voir Casaregis, disc. CCXXVI, n. 89; Émérigon, t. II, pag. 28. Ce chapitre paroit emprunté des chap. XXXIV, XXXVIII et XXXIX de la III.e partie de la compilation rhodienne. Il a beaucoup de rapports aussi avec les articles 5, 12 et 13 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(6) Voir le chap. XVII [62], qui contient la même disposition.

damnatge que hagues lo mercader, li deu restituir la nau; è açó deu scriure l'escrivá, iat sia, no sia la nau ab proys en terra. Mas emperó, si lo senyor de la nau havia algun necessari, deu dir als mercaders que ell no pot navegar, que exarcia ha mester ò enfortir ò adobar, è lavors lo mercader deu entrar al port, ab que lo notxer per son sagrament è l's mariners hi sapien. Mas emperó, si algun cossari ò sagetia hi ha qui fés por al mercader, lo senyor de la nau no y pot entrar sens voluntat dels mercaders. E si lo mercader ho leva sobre si ò que no y haia reguart, è diga, *Yo no vull entrar en aquex port*, lo damnatge que s' pendrá, lo mercader n'es tengut de esmenar.

sera obligé d'indemniser celui-ci de tout le dommage reçu : l'écrivain doit constater la convention (1), que le navire soit ou non amarré (2). Mais (3) cependant, si le patron avoit besoin de quelque chose, il doit dire aux marchands qu'il ne peut naviguer, qu'il a besoin de quelques agrès, de réparer ou de caréner son navire; et alors le marchand doit souffrir qu'on entre dans un port, pourvu que le contre-maître et les matelots affirment par serment qu'ils le connoissent (4). Néanmoins, s'il y avoit quelque corsaire ou saïque qui fît peur au marchand, le patron ne peut y entrer sans sa volonté. Si le marchand s'y refuse, quoiqu'il n'y ait pas de péril, et dit, *Je ne veux pas entrer* (5) *dans ce port*, il sera tenu de supporter tout le dommage qui en résultera.

Capitol LVII [102].

De promesa de mercader à patró.

Aci parla dels mercaders com son tenguts al senyor de la nau, è com no. Los mercaders com se acorden ab lo senyor de la nau, tota convinença que l' mercader convenga al senyor, es mester que li attenga, pus al cartolari sia mésa. Posem que l' mercader haurá feta carta ò al cartolari sia scrit, lo mercader li ú deu tot attendre. E si lo mercader convé al senyor de la nau quintalades, vulle s' que l' mercader sia en la nau ò defora, è no y pot metre les quintalades, ò que no li bast moneda; de aytantes quintalades

Chapitre LVII [102] (6).

Des promesses faites par les marchands au patron.

On traite ici de la manière dont les marchands sont obligés envers les patrons (7). Lorsque les marchands se sont accordés avec le patron, ils doivent tenir toute convention qu'ils ont faite et qui a été écrite sur le registre : ainsi, dès qu'un marchand a donné quelque engagement par écrit, ou porté sur le registre, il doit en tout l'exécuter.

Lorsqu'un marchand a traité avec le patron pour un certain nombre de quintaux, qu'il soit à bord ou non, s'il ne peut les charger, ou s'il lui manque les fonds nécessaires pour compléter ce qu'il lui aura promis, il doit, qu'il charge ou non, payer le fret de tout ce

(1) On retrouve ici le principe indiqué note 3 de la page 69, qui interdit en général à l'écrivain la faculté de rédiger des actes tant que le navire est en pleine mer. Ce principe est développé dans le chap. CCVIII [253]; mais il est sujet à des exceptions dont on voit ici un exemple. Voir la note 1, page 105.

(2) Le manuscrit omet les mots *en terra*, ce qui du reste ne détruit pas le sens.

(3) Ici le manuscrit commence le chap. LXIII, avec la rubrique : *Capitol de exarcia enfortir.*

(4) Boucher traduit, *qu'ils le sachent.* Ce n'est point ce que veut dire le texte. Les contre-maîtres et matelots n'ignorent pas qu'on va relâcher dans un port qui n'étoit pas celui de destination; mais ce qui importe, c'est qu'ils donnent de la sécurité aux marchands, en affirmant que ce port leur est connu.

(5) Le manuscrit porte, *yo no vull entrar en aquex port, è lo damnatge que tu lo hi pendras yo le restauré, lo mercader* &c. Cette leçon est plus complète; mais le sens est le même.

(6) Manuscrit, chap. LXIV. *Capitol de convinensa de senyor de nau à mercader.* Capm. pag. 97. Trad. it. chap. C. Voir Targa, pag. 89. Il faut rapprocher ce chapitre du XXXIX [84], avec lequel il n'est pas très-facile de le concilier.

(7) La traduction italienne omet cette phrase, qui, dans le fait, n'est qu'une rubrique.

com li haurá promeses, de aytantes li haurá à dar nolit, meta ò no meta, del que prometrá de la quintalada.

qui a été convenu, en raison du prix fixe par chaque quintal.

Capitol LVIII [103].

De mercader qui volrá descarregar la sua roba.

E si la maior força dels mercaders la n' giten, ell la n' pot gitar, que no pag res; è si lo senyor de la nau no es pagat no li pot res demanar. Mas lo senyor de la nau es tengut de esperarlo fins à un temps sabut, de levar è de carregar la roba è de portar, ço es à entendre, de mercaderia è la roba sua.

Chapitre LVIII [103] (1).

Du marchand qui voudra décharger sa marchandise.

Si le plus grand nombre des marchands reconnoissent la nécessité de débarquer leurs marchandises, un marchand peut débarquer les siennes sans rien payer; et le patron qui n'a pas été payé d'avance ne peut lui rien demander (2). Mais ce patron doit attendre le temps convenu, et recevoir, charger et porter les effets du marchand, c'est-à-dire, ses marchandises et ses hardes.

Capitol LIX [104].

De mercaders que volran descarregar part de mercaderia.

Nau ò leny que irá en viatge è per ventura la maior partida dels mercaders ò de la roba volran descarregar, è fer port, on que sien, la on lo dit viatge sera levat que l's mercaders puscan descarregar aquella maior partida del haver: è l' senyor de la nau pusca forçar de descarregar l'altra part, ço es, la menor part que no volrá descarregar, è haver tot lo nolit. E si lo senyor de la nau haurá feta leixa d'aquell nolit als dits mercaders qui hauran descarregada la maior part, que l' senyor dega leixar del nolit à la altra part; è per aquella manera è de aquell for de aquells primers sien posats tots los altres mercaders. E de l's mariners se deu abatre de lurs loguers, segons que la nau fará leixa de nolit.

Chapitre LIX [104] (3).

Des marchands qui voudront décharger une partie de leurs marchandises.

Un navire étant en voyage, s'il arrive que le plus grand nombre des marchands, ou de ceux à qui appartient la plus grande quantité des marchandises, veulent décharger et prendre port, à quelque distance qu'ils soient du lieu où le voyage aura commencé, ils en ont le droit. Le patron peut forcer à décharger ceux à qui appartient la partie la moins considérable qu'on ne vouloit pas décharger, et exiger le fret entier. Si le patron fait quelque remise sur ce fret aux marchands qui auront déchargé la majeure partie, il doit traiter de même les propriétaires du reste; et par le même droit et de la même manière que les premiers ont été traités, tous les autres doivent l'être. Quant aux matelots, leurs salaires doivent être diminués en proportion de la remise sur le fret que le navire aura supportée (4).

(1) Manuscrit, chap. LXV. *Capitol de roba à gitar* [*ò descarregar les robas*]. Ces derniers mots ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 203. Trad. it. chap. CI. Voir le chap. XXXVII [82].

(2) On doit, d'après le chap. XXXV [80], supposer qu'il s'agit ici de la rupture du voyage avant le départ.

(3) Manuscrit, chap. LXVI. *Capitol de nau ò leny qui irá en viatge* [*è la mes partida dels mercaders volen descarregar lurs robas*]. Ces derniers mots ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 204. Trad. it. chap. CII. Voir Cleirac, pag. 63. Voir les chap. XXXV, XXXVI et XXXVII [80, 81 et 82].

(4) Voir la note 1 de la page 107.

Capitol LX [105].

De patró qui haurá sperat lo mercader.

Si no haurá pagat lo nolit al senyor de la nau, com lo haurá sperat aquell temps que haurá ab ell empres que haien bones noves, lo mercader deu carregar la sua roba. E si no la vol carregar deu pagar tot lo nolit al senyor de la nau.

Chapitre LX [105] (1).

Du patron qui aura attendu le marchand.

Si le marchand n'a pas payé le fret au patron, il doit charger ses effets, après que celui-ci l'aura attendu tout le temps convenu pour recevoir de bonnes nouvelles (2); et s'il ne veut pas les charger, il doit payer tout le fret au patron.

Capitol LXI [106].

Com mercader deu prestar al patró en cas de necessitat.

Encara es tengut lo mercader al senyor de la nau, que si lo mercader havia moneda, è que fossen en loch que l' senyor de la nau hagues ops exarcia, ne res que necessári fos à la nau, lo mercader la li deu prestar, axí com lo notxer è l's altres mercaders conexeran que faça à fer. E per aytal raó, tots los personers qui en la nau seran è l's prestadors se deuen tots obligar al dit mercader. E si lo senyor de la nau ó los personers ó los prestadors trobaven algun home qui l's prestas, lo davant dit mercader no es tengut de res à ells prestar.

Chapitre LXI [106] (3).

Comment le marchand doit prêter au patron, en cas de besoin.

Encore, le marchand est tenu envers le patron de telle sorte que si celui-ci manque d'argent dans un lieu où il faut se procurer des agrès ou d'autres objets nécessaires au navire, le marchand doit lui prêter tout ce que le contre-maître et les autres marchands estimeront nécessaire. Par cette raison, tous les actionnaires qui seront à bord, et ceux qui auroient précédemment prêté (4), doivent s'obliger envers le marchand qui prêtera; mais, si le patron, ou les actionnaires, ou les précédens prêteurs, trouvoient quelque homme qui leur offrît des fonds, le marchand n'est pas tenu de leur en prêter.

(1) Manuscrit, chap. LXVII. *De nolit qui no será pagat.* Capm. pag. 204. Trad. it. chap. CIII. Voir Cleirac, pag. 71; Targa, pag. 95.

(2) On peut croire, d'après le chap. XXXV [80], qu'à défaut de convention le délai est de deux mois.

(3) Manuscrit, chap. LXVIII. *De manlevar moneda à necessari de nau.* Capm. pag. 205. Trad. it. chap. CIV. Voir Cleirac, pag. 73 et 226; Targa, pag. 93, 155, 176, 200; Casaregis, disc. LXXI, n. 10; Émérigon, t. II, pag. 481. Ce chapitre a quelques rapports avec l'article premier des Rôles d'Oléron. On pourroit croire que ce chapitre, le suivant et plusieurs autres, notamment les LXXVII, CXCIV, CXCVIII, CXCIX et CC [122, 239, 243, 244 et 245], offrent des traces du prêt à la grosse. Cependant il peut y avoir, à ce sujet, des doutes sur lesquels je m'expliquerai à l'occasion du chap. CXCIV [239].

(4) Boucher traduit *prestadors* par *emprunteurs,* ce qui est un contre-sens. D'abord, d'après tous les lexiques, *prestadors* ne signifie pas *emprunteurs,* mais bien *prêteurs.* A la vérité, Boucher a pu être embarrassé pour s'expliquer comment il pouvoit intervenir quelque obligation de *prêteurs* envers un marchand qui lui-même *prêtoit* au navire. Les principes particuliers du contrat à la grosse, si l'on admet qu'il en soit question, expliqués dans les fr. 5 et 6 du titre IV du livre XX du Digeste, *Qui potiores in pignore* &c., lèvent facilement cette difficulté apparente. Il peut se faire que déjà le navire ait emprunté : mais, si un nouveau besoin se manifeste, il est juste que le dernier prêteur soit préféré aux anciens; car ce qu'il prête, *salvam facit pignoris causam.* La théorie des prêts à la grosse n'étant pas très-bien connue des rédacteurs du Consulat, l'usage étoit sans doute, afin de lever toute difficulté, qu'on fît obliger les précédens prêteurs envers celui qui faisoit le nouveau prêt. En admettant qu'il ne s'agisse pas ici de prêt à la grosse, la nécessité de la convention est bien plus évidente.

Capitol LXII [107].

Com mercader deu prestar à patró per espatxament de la nau.

Encara mes, que si lo senyor de la nau ha ops moneda, è no n' troba axí com desus es dit, è que fos en loch agrest, è que aquella moneda hagues ops à espatxament de la nau, è si los dits mercaders no y han moneda, ells deuen vendre de la lur mercaderia pera espatxar la nau; è null prestador ni personer no y pot res dir ni contrastar en tro que aquells mercaders seran pagats, salvo lo loguers dels mariners. Emperó fa à entendre, que l' mercader veia è conega que açó que ell prestará sia espatxament de la nau è necessari de ella.

Chapitre LXII [107] (1).

Comment le marchand doit prêter au patron pour la mise en état du navire.

Encore plus, lorsque le patron manque d'argent et n'en trouve pas, comme il a été dit, s'il est dans un lieu désert où il ait besoin d'argent pour mettre le navire en état, et si les marchands n'ont pas de fonds, ils doivent vendre de leurs marchandises pour mettre le navire en état. Aucun prêteur précédent ni aucun actionnaire ne peuvent s'opposer à ce que ces marchands soient payés avant eux, sauf le salaire des matelots (2); mais il faut entendre que le marchand voie et s'assure que ce qu'il prêtera est destiné à la mise en état du navire et est nécessaire pour cet objet (3).

Capitol LXIII [108].

Com mercader deu prestar vianda à la nau.

Encara, es tengut lo mercader, que si ell ha vianda è la vianda fallia als mariners ò als altres qui en la nau fossen, ell la deu posar en comú, è lo senyor de la nau deula partir per tots cominalment, è l' mercader no se n' pot retenir mes que un altre hom. E com lo senyor de la nau será en algun loch de recobre de vianda, lo mercader li n' pot demanar tota aytanta com li n' hauran presa, è lo senyor de la nau es li tengut que la li reta.

Chapitre LXIII [108] (4).

Comment le marchand doit prêter des vivres au navire.

Encore, si les vivres manquent aux matelots ou autres qui sont à bord, le marchand qui en a doit les mettre en commun (5); le patron doit les distribuer entre tous d'une manière égale, et le marchand ne peut en retenir que sa part en proportion des autres. Quand le patron sera en quelque parage où il trouvera des vivres, le marchand a droit de lui en demander autant qu'il lui en aura été pris (6), et le patron doit les lui rendre.

(1) Manuscrit, chap. LIX. *De manlevar moneda.* Capm. pag. 97. Trad. it. chap. CV. Voir Targa, pag. 252; Casaregis, disc. LXXI, n. 10; Émérigon, t. II, pag. 431, 446, 569. Ce chapitre paroît emprunté de l'article 9 des Rôles d'Oléron.

(2) On répète ici le principe de la préférence du dernier prêteur sur tous les autres, mais on consacre de nouveau le droit des matelots d'être payés de leurs salaires avant tout. Cette règle se trouve déjà dans les chap. XIII et XVIII [58 et 63], et sera souvent reproduite. Elle est prise du droit romain, cité note 4 de la page 109.

(3) Cette précaution, recommandée au prêteur, de s'assurer s'il y a nécessité, est empruntée du fr. 7 du titre I du livre XIV du Digeste, *De exercitoria actione.*

(4) Manuscrit, chap. LXX. *De vianda de mercader.* Capm. pag. 98. Trad. it. chap. CVI. Casaregis, disc. XLVI, n. 28.

(5) Ce principe est emprunté du fr. 2, § 2, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu.*

(6) Les éditions de 1517 et de 1523 portent *promesa* au lieu de *presa,* ce qui détruit le sens.

Capitol LXIV [109].

De ancora ò exarcia lexada, renunciada als mercaders.

Encara, son tenguts los mercaders, que si lo senyor de la nau vol surgir en costera ò en port ò en altre loch on se dubte, açó faça ab voluntat è ab acort dels mercaders. E si l's mercaders ho volen è l' senyor de la nau los ho renuncia, si ancora ò exarcia hi romania, los dits mercaders ho deuen tot pagar, pusque l' senyor ò hom tinent son loch renunciat los ho haurá. Encara mes, son tenguts, que si nau ò leny lexará ancores en sparagol, ò en altre loch on les hauran surtes, è les lexará ab voluntat de l's mercaders sien pagades comunalment per tota la roba de la nau, è l' cors de la nau no y pag res. E si les iaquirá per por de leny armat, sien pagades de comú de tot l' aver, è la nau deu hi metre per la meytat d'açó que valrá. E si iaquirá barca ne homens en algun loch, ab voluntat dels mercaders, la roba del's mercaders pag la barca, è faça la messió del's homens, entró que sien en aquell loch on la nau ò leny haurá fet port; è l' cors de la nau no y pag res.

Chapitre LXIV [109] (1).

Des ancres ou agrès abandonnés après dénonciation aux marchands.

Encore, si le patron veut jeter l'ancre sur une côte, dans un port, ou un autre lieu où il peut craindre de les perdre (2), il doit le faire avec le consentement et l'accord des marchands (3). Si ceux-ci lui en donnent l'ordre, encore qu'il s'y refuse, et que l'ancre ou le câble soient perdus, ils doivent payer le tout, puisque le patron ou son lieutenant s'y étoit refusé (4). De plus, si le navire abandonne ses ancres en quelque cale (5), ou autre lieu où ils auront ancré, et cela par ordre des marchands, ces objets doivent être payés en commun par toutes les marchandises du bord, et le corps du navire ne doit rien payer. Mais, s'il les laisse par crainte de bâtimens armés, ces objets doivent être payés en commun par toutes les marchandises, et le navire pour moitié de ce qu'il vaudra. Si le patron laisse sa chaloupe ou des gens en quelque lieu par ordre des marchands, les effets de ceux-ci doivent payer la chaloupe et la dépense des gens, jusqu'à ce qu'ils soient arrivés au lieu de débarquement; mais le corps du navire ne doit rien payer.

Capitol LXV [110].

De barca lexada.

Si nau ò leny tirará barca è omple, è

Chapitre LXV [110] (6).

De la chaloupe abandonnée.

Lorsqu'un navire remorquant la cha-

(1) Manuscrit, chap. LXXI. *De sorgir en costera, ò en port.* Capm. pag. 98. Trad. it. chap. CVII. Voir Cleirac, pag. 42; Targa, pag. 265; Emérigon, t. I.er, pag. 626, et t. II, pag. 28. Ce chapitre paroît emprunté des chap. IV et XXXIX de la III.e partie de la compilation rhodienne, et de l'art. 9 des Rôles d'Oléron.

(2) Boucher traduit, *d'après les craintes qu'il pourra avoir;* ce n'est pas le sens du Consulat. Les raisons qui décident à aborder sont ici sans importance; il en a été question au chap. LVI [101]; on suppose ici que la nécessité d'aborder est avouée par tous les intéressés : mais le lieu où l'on va jeter l'ancre peut être assez difficile pour qu'on ait à craindre de la perdre; ce que le texte exprime par ces mots, *on se dubte.*

(3) Dans ce premier cas, la réparation doit être faite en commun, ainsi qu'on le voit plus bas.

(4) Les marchands l'exigeant, nonobstant les protestations du patron, ils paient seuls la perte. Boucher a fait ici un contre-sens, faute d'entendre le sens de *renunciar,* qui signifie *se refuser.*

(5) Boucher traduit *sparagol* par *réparation.* Ce mot, à la vérité, n'est dans aucun lexique : mais le sens fait assez connoître qu'il signifie *cale, golfe, rade;* aussi Capmany l'a rendu par *ensenada.*

(6) Manuscrit, chap. LXXII. *De nau ò leny qui tirará barcha.* Capm. pag. 99. Trad. it. chap. CVIII. Voir Targa, pag. 265. Ce chapitre peut être conféré avec le précédent et le LXVII [112], relativement aux distinctions entre les avaries auxquelles les marchandises et le navire contribuent, et celles qui sont supportées soit par le chargement seul, soit par le navire seul, selon les circonstances et les conventions.

la tira plena, si los mercaders volen que la lexen anar, la barca sia lexada, è sia pagada per tot l'aver, è lo cors de la nau no y pag res; è si romp lo cap menys de lexarla anar, è que no sia voluntat dels mercaders, los mercaders no sien tenguts de res à pagar.

loupe, elle se remplit et est remorquée pleine, si les marchands veulent qu'on la laisse, elle doit être laissée, et alors elle sera payée par toutes les marchandises, et le corps du navire ne paiera rien; mais si, le câble se rompant, on ne peut la sauver, et qu'elle ne soit pas sacrifiée par la volonté des marchands, ils ne sont point tenus de la payer.

Capitol LXVI [111].

De git fet en absencia dels mercaders.

Si algun senyor de nau ò de leny haurá carregada la sua nau ò lo seu leny en algun loch; si ell stará surt en algun altre loch, ò en aquell metex on haurá carregat, è tots los mercaders seran en terra que en la nau ò leny no haurá algú romas, si no tant solament lo senyor de la nau ò del leny ab los mariners; si aquí vendran lenys armats de enemichs ò s' metrá temporal soptosament, que l' senyor de la nau ò del leny no porá fer levar los mercaders, è per qualsevol de aquestes condicions desusdites, lo senyor de la nau ò del leny se haurá à levar, è los mercaders romandran en terra, si al senyor de la nau ò del leny convendrá à gitar ò sia que git per destret d'aquells lenys armats perçó que mils los pusca fugir è que mils se pusca d'ells defendre, ò sia que l' temporal lo faça gitar; per qualsevol de les condicions desusdites que ell git ò faça gitar, val aytant com si tots los mercaders hi eren. En aquesta guisa, emperó, que ço que ell faça que ho faça ab consell è ab voluntat de tot lo cominal de la nau ò del leny, è aytambé l'escrivá que pens de scriure totes les convinences que s'empendran en presencia de tot lo cominal. E si l'escrivá aquella hora ò en aquella

Chapitre LXVI [111] (1).

Du jet fait en l'absence des marchands.

Lorsqu'un patron aura chargé son navire dans un lieu, qu'il sera ancré soit en ce lieu, soit en quelque autre, et que, tous les marchands étant à terre, il n'en restera aucun à bord, mais seulement le patron et les matelots, s'il se présente des bâtimens armés de l'ennemi, ou s'il survient subitement (2) une tempête, de manière que le patron ne puisse prendre les marchands à bord, et que par quelqu'une de ces causes qui l'auront forcé à lever l'ancre en laissant les marchands à terre, il reconnoisse la nécessité de faire jet, ou s'il fait jet par crainte de ces bâtimens pour mieux pouvoir leur échapper et pour mieux s'en défendre, ou bien par l'effet de la tempête, le jet fait dans quelqu'une de ces circonstances vaut de même que si tous les marchands avoient été sur le navire; pourvu cependant que tout ce que le patron fera, il le fasse avec le conseil et la volonté de tout l'équipage du navire, et aussi que l'écrivain ait soin d'écrire la délibération prise en présence de l'équipage.

Si l'écrivain, à cette heure et dans cette

(1) Manuscrit, chap. LXXIII. *Si senyor de nau aurá carregada la sua nau, si stará surt* [*è se n'haurá à levar per mal temps, è lexará los mercaders, è haurá à gitar per lo dit temporal ò per fustas armadas que li daran cassa*]. Ces derniers mots ne sont que dans la table des rubriques. Capmany, pag. 245. Trad. it. chap. CIX. Voir Cleirac, pag. 11; Casaregis, disc. XLVI, n. 28; Émérigon, t. I.er, pag. 608 et 626. Ce chapitre est un nouveau développement des chap. L et LIV [93 et 99].

(2) Boucher traduit *soptosament* par *spontanément*; ce n'est point exact. Une tempête ou un navire ennemi arrive *subitement*, mais non pas *spontanément*. Les lexiques traduisent *soptosament* par *subitò, repentè*.

saó no ú podia scriure, scrigau tantost com la nau ò lo leny tendrá prois en terra è abans que l'escrivá isca en terra. E si per ventura l'escrivá será romas en terra ab aquell mercaders è en la nau ò leny haurá alguns servicials de aquells mercaders, lo senyor de la nau ò leny deu fer aplegar tota la companya de la nau è aquells servicials de aquells mercaders, è aquí ab tots tenir capitol, è lo senyor de la nau ò del leny deu dir ò fer dir davant aquells servicials è tot lo cominal de la nau, tantes vegades les convinences que ell ab' ells empendrá, que quascú ne sia be membrant; perçó que quant aquell senyor de la nau se encontrará ab aquells mercaders qui romasos seran no y pusca haver algun contrast, ne encara algun d'aquells qui en aquell capitol fos stat no pogues dir que ell no ú havia oit ni l' havia hom demanat. E si lo senyor de la nau ò del leny fará axí com desus es dit, deu haver valor axí com si tots los dits mercaders hi heren stats ò la maior partida. Encara mes, si à quella nau ò à quell leny vendrá cas de ventura, que per raó dels lenys armats desusdits ò per raó del temporal haurá anar en terra, si lo senyor de la nau ò del leny fará haurá fet axí com desus es dit, ab consell de tots aquells qui desus son dits è ab lur sabuda è ab lur voluntat; tota convinença ò empreniment que l' senyor de la nau ò del leny haurá feta ab tots aquells qui desus son dits è en aquella guisa è en aquella manera que desus es dita, mercader negú ne altre algú no y pot metre contrast. E si n'y met ha s' à parar à tot dan è à tot destrich è à tot greuge è à tota messió que l' senyor de la nau ò del leny, à qui aytal cas com desus es dit será vengut, ne sostendrá per culpa del contrast que algú d' aquells qui desus son dits li hauran més ò li metran. E tot açó que desus es dit

circonstance, ne peut pas l'écrire, il doit y procéder aussitôt que le navire sera amarré et avant de quitter le bord. Si, par événement, l'écrivain est à terre avec les marchands et que dans le navire il y ait quelques domestiques de ceux-ci, le patron doit réunir tout l'équipage et ces domestiques, et tenir conseil avec eux; il doit déclarer ou faire déclarer devant ces domestiques et tout l'équipage du navire les mesures convenues avec eux, autant de fois qu'il sera nécessaire pour que chacun s'en souvienne bien, afin que, dès qu'il se trouvera réuni avec les marchands restés à terre, il ne puisse y avoir aucune discussion, et même qu'aucun de ceux qui auront assisté au conseil ne puisse alléguer qu'il n'a pas entendu la délibération, et que personne ne l'y avoit appelé.

Si le patron agit comme il vient d'être dit, tout ce qui aura été fait vaudra autant que si tous les marchands ou la majorité avoient été présens. Bien plus, s'il arrive le malheur que le navire, par cause des bâtimens armés ou de la tempête, fût obligé d'échouer, le patron agissant ou ayant agi de la manière ci-dessus par le conseil de tous les susnommés et avec leur connoissance et agrément, toute convention ou tout accord qu'il aura fait avec eux et de la manière ci-dessus, ne pourra être contesté par aucun marchand ni par quelque autre. Celui qui contestera doit supporter tous les dommages, griefs, préjudices et dépenses que le patron à qui l'accident est arrivé se trouveroit éprouver par cause de l'opposition que quelqu'un des susnommés aura faite (1).

Mais toutes ces choses doivent être faites

(1) Ce principe a pu être emprunté de l'article 9 des Rôles d'Oléron.

deu esser fet menys de tot engan è menys de tot frau. E si algú de tots aquells, qui desus son dits, frau algú mostrar ò provar porá per alguna iusta raó; aquell ò aquells contra qui aquell frau provat será, deuse parar à tot dan è à tot interes d'aquella part, que aquell frau provará contra ella esser fet. Emperó, la prova del frau sobredit, que sia provat per persones qui sien de gran esser, menys de tota suspita; encara que sien homens qui sapien è deguen saber de la art è del fet en que ells seran trets en testimoni. Per qual raó? perçó, que si volets dir que bastaixos ò vils homens, que hom pogues girar per diners, valgues lo testimoni que ells farien, seria mala cosa; perçó, car ab mals homens que l' senyor de la nau donas per testimonis contra los mercaders, si creguts eren, lo senyor de la nau poria desfer los mercaders à les vegades, perque testimoni que vil home faça è qui hom pusca girar per diners, no val ne deu haver valor per neguna raó.

sans aucune malice ni fraude. Si quelqu'un peut montrer ou prouver quelque fraude par quelque juste raison, celui ou ceux contre qui la fraude sera prouvée doit répondre de tous dommages (1) et intérêts à la partie qui en fera la preuve.

La preuve de la fraude doit être faite au moyen de personnes aisées et à l'abri de tout soupçon, et surtout par des gens qui sachent et doivent savoir l'art et les affaires pour lesquels ils seront appelés en témoignage. Par quelle raison? parce que, si l'on admettoit le témoignage de portefaix (2) ou d'hommes vils, faciles à corrompre par de l'argent, ce seroit mal fait; car, si le patron étoit cru d'après ce témoignage de méchans hommes qu'il donneroit pour témoins contre les marchands, il pourroit les ruiner quelquefois, parce que le témoignage que donnera un homme vil ou qui pourroit être gagné par de l'argent, ne vaut ni ne doit avoir aucune valeur par aucune raison.

CAPITOL LXVII [112].

Com se paguen averies.

Tota messió ò convinença, que de mercaderia sia de averies, se deu pagar per sou è per liura per los mercaders, salvo emperó carregar. Si donchs no s' havia à levar per fortuna de mal temps ò d'altre cas que s'y esdevenga, ço es per entrar en port ò en freu ò en loch on se pogues salvar la dita mercaderia ò la dita nau ò leny, en aytal cas deu fer la una roba è

CHAPITRE LXVII [112] (3).

De la manière de payer les avaries.

Les marchands doivent payer par sou et par livre toute dépense qu'il a été convenu de faire (4) relativement aux marchandises, à l'exception des dépenses pour leur chargement. Si donc il est nécessaire de lever l'ancre (5) par mauvais temps ou autre cas advenant, c'est-à-dire, pour entrer dans un port ou détroit, ou dans un lieu dans lequel on puisse sauver soit les marchandises, soit le navire, dans ce cas une marchan-

(1) Boucher traduit *destrich* par *menus frais*. D'après tous les lexiques, ce mot signifie *jactura, damnum.*

(2) Boucher traduit *bastaixos* par *faquins*. Il est bien vrai qu'à Gènes ces sortes de gens s'appellent *facchini*; mais, lorsqu'on traduit du catalan en français, il faut employer les mots de la langue.

(3) Manuscrit, chap. LXXIV. *Capitol de convinensa de mercaderia.* Capm. pag. 247. Trad. it. chap. CX.

(4) Ces mots sont l'indication d'un principe qui recevra son développement dans les chap. CL, CLI, CLII et CLXXXVII [195, 196, 197 et 232]. Indépendamment de la contribution au jet et autres sacrifices qui par leur nature donnent lieu à cette contribution, parce qu'ils sont faits en vue du salut commun, ces chapitres attestent que les chargeurs pouvoient faire entre eux et avec le navire la convention que les dommages survenant aux uns et aux autres seroient réparés en commun; ce que le Consulat appelle *aggermanement.*

(5) Le manuscrit porte *alleugar,* signifiant *alléger*; peut-être cette leçon est-elle préférable.

l'altra per sou e per liura ò per besant. E si no ha en la nau mercader qui haia aytant com l'altre de mercaderia, ò sien cinch de la una part è dos ò tres de l'altra, que aquells mercaders dos pus haguessen auta ò mes mercaderia que aquells cinch, tot ço que convenguessen per pagar de averies se deu pagar cominalment axí be de la poca mercaderia com de la molta. Emperò, que sia fet lealment, menys de frau è que no s'y faça res per voluntat, è açó deuen iurar tots los mercaders que ho façan lealment. Emperó, aquest capitol va à la esmena de la nau de res que li prometran de restituir; car la nau ha aytal privilegi, que si los mercaders li prometen res de esmenar, es mester que li ú attenguen, iat sia no sia scrit, sol que l'escrivá hi sia ò que ú oia; è l'escrivá deu ho scriure quant la nau tendrá prois en terra, que là donchs anava per mar quant la convinença fon feta.

dise doit répondre pour l'autre par sou et par livre ou par besant. Si dans le navire les marchands n'ont pas une égale quantité de marchandises, par exemple, s'ils sont cinq d'un côté et deux ou trois de l'autre (1), et que ces deux marchands aient autant ou plus de marchandises que les cinq autres, tout ce que les premiers sont convenus de payer, à titre d'avaries, doit être payé proportionnellement aussi bien par la petite quantité de marchandises que par la grande. Mais cela doit être fait loyalement, sans aucune fraude et sans que rien se fasse par passion, et tous les marchands doivent prêter serment d'agir loyalement. Ce chapitre a principalement pour objet d'indemniser le navire de ce qu'on promettra de lui rendre; car le navire a un tel privilége, que si les marchands promettent de l'indemniser en quelque chose, ils doivent tenir cet engagement, écrit ou non, pourvu que l'écrivain soit présent et l'ait entendu; et l'écrivain doit l'écrire aussitôt que le navire aura câble à terre, puisqu'il étoit en pleine mer quand la convention a été faite (2).

Capitol LXVIII [113].

Qui es dit pelegrí.

Aci parlarem que deu fer senyor de nau ò de leny à pelegrí, è pelegrí à senyor de nau ò de leny; car axí com fará nau, axí deu fer leny. Tot hom es appellat pelegrí qui dó nolit de la sua persona è de roba qui no sia mercaderia, è tot hom qui port de deu quintars en avall, deu donar nolit de la sua persona; è no pot esser mercader qui de vint besants en avall dona de nolit. E lo senyor de la nau no es tengut à aquell de deu quintals en avall, de por-

Chapitre LXVIII [113] (3).

Ce qu'on entend par passager.

Nous parlerons ici de ce que le patron doit faire envers le passager, et celui-ci envers le patron; ce qui a lieu lorsqu'il s'agit d'un navire ou d'une barque (4). On appelle passager (5) tout homme qui paie fret pour sa personne et ses effets qui ne sont point marchandises, et quiconque porte moins de dix quintaux doit payer fret de sa personne: celui qui paie un fret moindre de vingt besans ne peut être appelé marchand (6). Le patron n'est pas obligé à porter la malle, ni le domestique, ni les hardes de celui qui a chargé moins de dix quintaux, à moins qu'il

(1) Boucher traduit, *s'il y a... qui ait autant de marchandises que l'autre;* le texte dit le contraire.
(2) Exception au principe indiqué page 69, note 3, que l'écrivain ne peut rien écrire en pleine mer.
(3) Manuscrit, chap. LXV et LXVI. Le chap. LXV porte pour rubrique : *Capitol que deu fer senyor de nau à palagrins.* Capm. pag. 189. Trad. it. chap. CXI. Voir Targa, pag. 199; Valin, t. II, pag. 188.
(4) Boucher a omis ce membre de phrase, essentiel pour indiquer que la règle est la même, quelle que soit la grandeur du navire.
(5) Voir les notes 3 et 4 de la page 49
(6) Le manuscrit commence ici le chap. LXVI sous la rubrique : *Capítol que senyor de nau no es tengut à aquell de X quintars avall [de portar caxa, è si s'carrega roba en nau ne palegri sens fer nolit, que pot demenar lo nolit que s'volrá].* Ces derniers mots ne sont pas dans la table des rubriques.

tar caxa ne companya ne roba, si ab lo senyor de la nau no se n'avé. E si met roba en la nau, que no ú veja lo senyor ò l'escrivá ò altre qui lo senyor de la nau ò l'escrivá haia més en son loch per nolieiar ò per veure tota quanta n'y metrá; è si aquell no ú ha vist ò lo senyor ò l'escrivá, pot demanar lo maior nolit qui s' dó en la nau de alguna roba, multiplicant lo bolum de la roba ò de la mercaderia ab l'altra qui hi será; è en aquella manera meteixa, de persona qui entra menys de voluntat del senyor ò del scrivá en la nau, es en voluntat del senyor de pendre quin nolit se volrá.

n'y ait eu convention à ce sujet. S'il met des effets à bord (1) à l'insu du patron ou de l'écrivain, ou de la personne que ceux-ci auront préposée pour affréter ou pour inspecter le chargement, et qu'aucun de ces trois ne l'ait vu, le patron peut en demander le fret le plus haut (2) que paie toute autre marchandise chargée sur le navire, en proportion du volume des unes et des autres (3); il en sera de même de la personne qui entrera à bord sans la volonté du patron et de l'écrivain, c'est-à-dire que le patron pourra exiger le fret qu'il voudra.

Capitol LXIX [114]

De roba mésa sens sabuda del patró ò del scrivá.

E si tant será que la nau fos maça carregada, ò lo senyor de la nau no la vulla portar, l'escrivá la deu fer gitar en terra; è à negun damnatge que prenga la roba, lo senyor de la nau no n'es tengut pus que al cartolari no fos scrit; ço es à entendre, quant la nau haurá feta vela è será fora del port, los mercaders è los mariners è los pelegrins è tota persona que en la nau haia mésa roba, deu venir è manifestar al scrivá la roba que en la nau haurá mésa: è si no ú fa, d'algun damnatge que hagues la roba ò la mercaderia no n' será tengut lo dit senyor ne l'escrivá.

Chapitre LXIX [114] (4).

Des marchandises mises sans connoissance du patron ou de l'écrivain.

S'il y a tant de marchandises sur le navire qu'il soit trop chargé ou que le patron ne veuille pas les transporter, l'écrivain doit les faire mettre à terre, et le patron n'est tenu à aucune indemnité pour le dommage qu'elles éprouveront, à moins qu'elles n'aient été inscrites sur le registre; bien entendu que, quand le navire aura mis à la voile et sera hors du port, les marchands, les matelots, les passagers, et toute personne qui aura mis des effets à bord, doivent aller déclarer à l'écrivain ce que chacun aura mis: s'ils ne le font pas, le patron ni l'écrivain ne sont pas responsables du dommage que ces marchandises éprouveront (5).

(1) Il ne s'agit ici que du passager; quant au marchand, voir le chap. XXXII [77].

(2) Le chap. XLII [87] offre la même règle. Voir la note 3 de la page suivante.

(3) Boucher traduit, *le volume de la marchandise, multiplié par le volume de celle qui se trouvera dans ledit navire.* Voici ce qui résulteroit dans ce sens. Le passager a chargé dix quintaux sans déclaration: pour fixer ce qu'il doit, on multipliera ce volume de dix quintaux par tout ce qui est dans le navire, c'est-à-dire, par vingt, trente, quarante, ou plus; ce qui assurément seroit absurde. J'ai donc cru qu'à l'exemple de Capmany, il falloit traduire par, *en proportion du volume des autres.*

(4) Manuscrit, chap. LXXVII. *Capitol de nau ò leny qui sia trop carregada.* Capm. pag. 99. Trad. it. chap. CXII. Voir Cleirac, pag. 36; Targa, pag. 102; Casaregis, disc. LXXII, n. 1; Émérigon, t. I.er, pag. 639. Il faut rapprocher ce chapitre des chap. XXII et LV [67 et 100].

(5) Ce chapitre se réfère évidemment à la règle consacrée par le fr. 1, §§ 2, 3 et 8, et par le fr. 3 pr. du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones,* &c., que le patron ne répond pas des choses qui n'ont pas été confiées personnellement à lui ou à celui qu'il a chargé de les recevoir. Voir les chap. LXIX, LXX, CXLII et CCXII [114, 115, 187 et 257], et la note 2 de la page 67.

CAPITOL LXX [115].

Roba no manifestada.

E si nau gitava per fortuna ò per altra ventura que li esdevengues, è gitava la roba, veent per algú, de aquell mercader ò pelegrí ò mariner ò de altra quasevol persona, que no fos scrita en lo libre ò en les taules ò al scrivá ò al senyor no fos manifestada ò à hom que l' senyor ò l'escrivá hi hagues més en loch d'ells per veedor, è la roba se gitava ò s' perdia ò s' banyava; lo senyor de la nau no es tengut de restituir per testimonis que y hagues, qui la haguessen vista carregar. E si la roba será trobada al descarregar, sia à voluntat del senyor de pendre lo nolit que volrá, è lo dit mercader li deu pagar aquell, sens tot contrast. Mas, si l'escrivá la havia scrita abans ò despuix que la dita nau havia feta vela, tot lo damnatge que la roba pendrá, deu esser tengut lo senyor de esmenar è restituir sens tot contrast.

CHAPITRE LXX [115] (1).

Des effets non déclarés.

Lorsqu'un navire est forcé, par malheur ou autre accident, de faire jet, si en présence de témoins on a jeté les marchandises de quelque marchand, passager, matelot ou autre, lesquelles n'auroient pas été écrites sur le registre, ou qui n'auroient pas été déclarées au patron ou à l'écrivain, ou à celui qu'ils auroient mis à leur place pour inspecter le chargement, le patron n'est tenu à aucune indemnité dans le cas où ces marchandises seroient perdues, endommagées ou mouillées (2), encore que des témoins les eussent vu charger. Si les marchandises sont trouvées lors du déchargement, il sera libre au patron de prendre le fret qu'il voudra (3), et le marchand doit le lui payer sans aucune discussion. Mais si l'écrivain les avoit inscrites avant ou après que le navire a mis à la voile, tout le dommage que les marchandises souffriront doit être payé par le patron sans aucune dispute.

CAPITOL LXXI [116].

De que es tengut lo patró al pelegrí.

Encara mes, es tengut lo senyor de nau als pelegrins de donar plaça è aygua è portar lá on los haurá convengut ò fer portar. E si ell n'á pres senyal, ell los deu attendre ço que l's haurá promes: emperó lo pelegrí que s' manifest lo terç iorn

CHAPITRE LXXI [116] (4).

Des obligations du patron envers le passager.

Encore plus, le patron est obligé de donner place et eau (5) aux passagers, et de les transporter ou faire transporter là où il a été convenu. S'il en a reçu des arrhes, il doit tenir ce qu'il leur aura promis; mais le passager doit se présenter au bout de trois jours au patron ou à l'écrivain. Il doit demander

(1) Manuscrit, chap. LXVIII. *De nau ò leny qui gitará per fortuna de mal temps* [*è gitará roba que no será scrita en cartolari*]. En marge du chapitre et d'une autre écriture est la rubrique suivante : *Roba que no sia scrita en cartolari è sia trobada al descarregar que lo patró pot demanar lo nolit que volrá.* Capm. pag. 100. Trad. it. chap. CXIII. Voir Cleirac, pag. 36; Targa, pag. 102 et 114; Casaregis, disc. LXXII, n. 1; Emérigon, t. I.er, pag. 639.

(2) Les chap. LXIX, CXLII et CCXII [114, 187 et 257] contiennent la même disposition.

(3) C'est aussi ce que porte littéralement le chap. XLII [87]; mais les chap. LV et LXVIII [100 et 113] expliquent cette faculté accordée au patron de demander quel fret il veut, en déclarant que c'est seulement le plus haut fret de semblables marchandises.

(4) Manuscrit, chap. LXXIX. *Capitol de senyor de nau es tengut de donar plassa à pelegrins.* Capm. pag. 189. Trad. it. chap. CXIV. Voir Targa, pag. 175.

(5) Les chap. IX et XII de la troisième partie de la compilation rhodienne règlent la place et la quantité d'eau qui sont dues aux passagers.

davant lo senyor ò l'escrivá : è lo pelegrí deu donar paraula al senyor, è si l' senyor los dona terme, mes que no deu, è lo pelegrí roman, tot lo nolit deu retre, è lo damnatge que aquell haurá rebut, tot lo li deu restituir lo senyor de la nau. E si l' pelegrí se n' va sens paraula ò no es vengut al terme que la nau fará vela, si l' pelegrí havia donats mil marchs de senyal ò que hagues pagat tot lo nolit, lo senyor no li es tengut de retre res.

au patron qu'il lui indique un terme (1); et si le patron en indique un plus long qu'il ne doit, de manière que le passager soit forcé de rester, le patron doit lui rendre tout le fret et payer tout le dommage qu'il aura souffert. Si le passager s'en va sans autorisation, ou s'il n'arrive pas au moment où le navire va faire voile, quand même il auroit donné mille marcs pour arrhes ou payé tout le fret, le patron ne doit lui rendre aucune chose.

Capitol LXXII [117].

De plaça donadora à pelegrí, è si mor en nau.

Senyor de nau deu donar plaça à pelegrí ò home per ell, ço es à dir lo notxer; è lo pelegrí deu haver aquella plaça que hom li haurá donada è assignada. E si l' pelegrí mor, ell pot iaquir la plaça à qui s' volrá; è deu esser la millor vestidura que ell haia, del notxer; è la moneda, si no y ha parent, deula pendre lo senyor, è lo senyor deula estoiar è tenir fins que sia en loch que li sia demanada, fins à tres anys. E à cap de tres anys, si no li es demanada, ell la deu donar per anima d'aquell, en presencia del Bisbe de la terra. E l'escrivá es tengut per aquell cap meteix de manifestar al Bisbe ò al senyor de la terra è scriure la dita moneda è totes les coses del mort : è ell deune tenir un scrit è altre los mercaders è altre lo senyor de la nau. E quant seran tornats en la terra, l'escrivá deu mostrar aquell scrit al Bisbe ò à son loch-tinent ò al clergue qui tinga la cura de aquell loch, è lo clergue deu metre en scrit alló al libre de la esglesia. E si lo senyor de la nau no es

Chapitre LXXII [117] (2).

De la place qu'il faut donner au passager, et du cas où il meurt à bord.

Le patron, ou celui qui remplit sa place c'est-à-dire, le contre-maître, doit détermi ner la place du passager, lequel doit occupe celle qui lui a été donnée et assignée. S' meurt, il peut la laisser à qui il voudra; l meilleur habit qu'il aura doit être pour l contre-maître; son argent, s'il n'a point d parent sur le navire, doit être recueilli pa le patron, qui doit le garder et le conserve, jusqu'à ce qu'il soit dans le lieu où il lui soit demandé, pendant trois ans. Si au b[illegible]t de trois ans il ne lui est pas demandé, il doit en faire emploi pour le repos de l'ame du passager, en présence de l'évêque du lieu. L'écrivain est obligé, pour qu'on puisse faire cette déclaration à l'évêque ou à la justice du lieu, de tenir note de cet argent et de tous les effets du mort; il en conservera une copie, une autre doit être remise aux marchands et une autre au patron. Quand ils retourneront chez eux, l'écrivain doit montrer cet écrit à l'évêque ou à son lieutenant, ou au curé du lieu, et le curé doit le transcrire sur le registre de la paroisse. Si le patron n'est pas jugé bon pour garder cet argent, parce qu'il est un mauvais administrateur ou dissipateur, il doit donner caution; s'il ne peut en fournir une, il mettra l'argent dans un lieu sûr, afin que, si quelqu'un le

(1) Le texte porte *donar paraula.* Mais j'ai cru, à l'exemple de Capmany, qu'il falloit traduire comme s'il y avoit *demanar paraula ;* c'est, je pense, le sens véritable. Il seroit possible que les anciens manuscrits eussent porté *demanar* en abréviation, et que, par erreur, on eût ensuite écrit et imprimé *donar.*

(2) Manuscrit, chap. LXXX. *Capitol que senyor de nau deu donar plassa à palegrí* [*è si mor lo palegrí que deu fer lo senyor de la nau de sos bens*]. Ces derniers mots sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 190. Trad. it. chap. CXV. Voir Targa, pag. 175. Ce chapitre est presque littéralement emprunté du chap. XXIV du livre IV du Statut de Marseille. Il faut le rapprocher du chap. LXXIV [119].

sufficient de tenir aquella moneda, que ell sia mal mercader ò malbaratador, ell la deu assegurar. E si no la pot assegurar, ell la deu metre en loch, que si vé demanador fins al terme dels dits tres anys, que la pusca haver; è si lo senyor de la nau moria, la moneda fos posada en loch que fos salva.

réclame dans trois ans, il le puisse avoir; et si le patron décède, l'argent doit être placé en lieu de sûreté.

Capitol LXXIII [118].

Dret de patró d'aquell qui mor en nau.

Açó desusdit deu haver lo senyor de la nau en guasardó, lo lit è lo vestit del pelegrí, en fora aquell que deu haver lo notxer. Mas emperó, lo senyor de nau no deu haver tant del poch com del molt; que de cent besants en avall no deu haver sino lo vestit, è tot l'altre deu stoiar ò vendre è ferne diners.

Chapitre LXXIII [118] (1).

Droits du patron sur les effets de celui qui meurt à bord.

Dans le cas ci-dessus, le patron doit avoir en récompense le lit et un des habits du défunt, outre celui que doit avoir le contre-maître. Cependant il ne doit pas avoir autant, lorsque le défunt laisse peu, que lorsqu'il laisse beaucoup : si ce qu'il laisse est au-dessous de cent besans, le patron ne doit avoir que l'habit; quant au reste, il doit le garder ou le vendre et le convertir en argent

Capitol LXXIV [119].

Excepció del damunt dit.

Mas si algun home qui vaia per viatges, per son cors, es comptat per pelegrí è s'y mor, lo senyor de la nau ne notxer ne hom de la nau no n deu haver res; mas si es pelegrí que vaia en ultramar ò en altre peregrinatge, ells deuen haver axí com desus es dit; car molts homens son qui van de un viatge en altre ab poca mercaderia ò van en altre loch per poblar, è son dits pelegrins, è de aquells aytals no n' deu haver res lo senyor de la nau. Mas lo

Chapitre LXXIV [119] (2).

Exception à ce qui est dit ci-dessus.

Cependant, lorsqu'un homme qui va en voyage de sa seule personne, et est compté pour passager (3), meurt, ni le patron, ni le contre-maître, ni aucun homme du navire, ne doit rien avoir de ce qu'il possédoit. Néanmoins, si ce passager alloit outre mer, ou faisoit quelque long voyage, ils doivent avoir ce qui a été dit ci-dessus; car il y a beaucoup de gens qui vont en voyage avec peu de marchandises, ou qui vont s'établir (4) dans un autre pays et sont appelés passagers : de ceux-là, le patron ne doit rien avoir. En ce cas, s'il n'y a pas de consul à bord (5), il est

(1) Manuscrit, chap. LXXXI. *Capitol de palegrí qui moria.* Capm. pag. 191. La traduction italienne a réuni ce chapitre, qu'elle réduit à peu de mots, au chapitre suivant.

(2) Manuscrit, chap. LXXXII. *Capitol de hom que vaja per viatges è mor.* Capm. pag. 191. Trad. it. chap. CXVI, composé du précédent et de celui-ci. Voir Targa, pag. 175; Valin, t. II, pag. 12[illegible]

(3) Voir la note 4 de la page 49 et le chap. LXVIII [113].

(4) Boucher traduit, *vont pour peupler;* ce qui est une assez singulière idée. En consultant un dictionnaire, il auroit appris que *poblar* signifie *former une colonie*, un *établissement*, dans un pays.

(5) Ce mot est la seule indication que le Consulat nous donne de cette espèce de magistrat qui accompagnoit les navires. Les fonctions du consul sont expliquées dans l'article 21 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258, et dans le Statut de Marseille, chap. XXIV du livre IV. L'usage en étoit sans doute général au moyen âge, puisqu'une loi de 1279, insérée au t. IV, pag. 41, des Ordonnances du Louvre, sous la date erronée de 1079, accorde aux magistrats d'Aigues-mortes le droit de nommer les consuls qui doivent aller dans les navires.

senyor, si consol no ha en la nau, si algun hom hi mor, ell es tengut de guardar la roba del mort, si l' mort no ha fet testament, è no ú havia iaquit à hom de qui hagues fet son procurador è son marmessor en la nau ò son hereu. E si no y havia parent seu, lo senyor de la nau deu guardar la roba è la deu retre à sos parents ò à sa muller ò à sos fills ò à aquells à qui mils deia esser retuda. E l'escrivá deu açó scriure tot è retenir un scrit è lo senyor altre, è fer axí com desus es dit è stablit.

obligé de garder les effets du défunt, si celui-ci n'a point fait de testament, et n'a point laissé à bord de fondé de pouvoir, d'exécuteur testamentaire ou d'héritier. S'il n'y a aucun de ses parens, le patron doit garder les effets et les rendre à ces derniers, ou à sa femme, ou à ses fils, ou à ceux à qui ils doivent être rendus. L'écrivain doit tout écrire, en garder une copie, en donner une autre au patron, et agir de la manière qui a été dite et expliquée ci-dessus.

Capitol LXXV [120].

Dret de barquer è guardiá de pelegrí qui mor en nau.

Lo barquer de la nau deu haver del pelegrí qui morrá, les sabates è l' coltell è la correia; è lo guardiá de la nau deu haver les calçes; è lo barquer è lo guardiá ab dos ensemps deuenlo sebollir en terra ò en altre loch ò gitar en mar.

Chapitre LXXV [120] (1).

Droit du patron de la chaloupe et du gardien, relativement au passager qui meurt à bord.

Le patron de la chaloupe doit avoir les souliers, le couteau et la ceinture du passager qui mourra, et le gardien du navire doit avoir ses culottes; mais tous les deux ensemble doivent l'ensevelir en terre, ou en autre lieu, ou le jeter à la mer.

Capitol LXXVI [121].

De la vianda del pelegrí qui morrá en nau.

Encara mes, que la vianda del pelegrí ò de tot altre home qui morrá en la nau deu esser donada al senyor de la nau. E aquest capitol es axí fet entenent dels pelegrins è dels altres homens qui vagen de un loch en altre, axí com desus es dit.

Chapitre LXXVI [121] (2).

Des vivres du passager qui mourra à bord.

Encore plus, les vivres du passager ou de tout autre homme (3) qui mourra à bord doivent être donnés au patron.

Ce chapitre a été fait, relativement aux passagers et autres hommes qui vont d'un lieu à un autre, comme il est dit ci-dessus.

Capitol LXXVII [122].

De nolit pagat, si l pelegri resta; è de nolit de roba.

Si algun hom d'aquests havia donat

Chapitre LXXVII [122] (4).

Du fret payé si le passager reste à terre, et du fret des marchandises.

Si quelqu'un de ceux dont il vient d'être

(1) Manuscrit, chap. LXXXIII. *Capitol de palegrí qui morrá.* Capm. pag. 192. Trad. it. chap. CXVII. Voir Targa, pag. 49; Valin, t. II, pag. 402. Le chap. LXXIII [118] est, en pareil cas, relatif au marchand.

(2) Manuscrit, chap. LXXXIV. *De vianda de palégrí [è de tot hom qui mor en nau].* Ces mots sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 192. Trad. it. chap. CXVIII. Voir Valin, t. II, pag. 402.

(3) Boucher omet cette énonciation, qui est cependant nécessaire, puisqu'il y avoit sur les navires bien des personnes autres que celles qu'on nommoit *passagers*. Voir la note 4 de la page 49.

(4) Manuscrit, chap. LXXXV. *De nolit que null hom aja dat all senyor de nau.* Capm. pag. 193. Trad. it. chap. CXIX. Voir Targa, pag. 92 et 299; Valin, t. II, pag. 402.

nolit al senyor de la nau, è volgues romandre, lo senyor no li es tengut de retre lo nolit. Encara, si algun pelegrí ò altre hom ò mercader nolieiará al senyor de la nau, è com seran en terra ò en altre loch è volrá vendre son haver è que no li bast aquell haver al seu nolit, quascú paga son nolit, valla ò no valla aquest present haver que deurá pagar son nolit. E si lo mercader haurá altre haver qui fos millor, aquell millor no ha damnatge per lo pus ávol : è axí s' paga lo nolit als senyors de les naus ò dels lenys. E perçó fon fet aquest capitol, que l's mercaders no poguessen un à altre enganar ne manlevar sobre açó que no valria, sino en lo principal haver.

parlé avoit payé le fret au patron, et vouloit rester à terre, le patron n'est pas tenu de le lui rendre. Encore, si quelque passager, ou autre homme, ou marchand qui a fait une convention de fret avec le patron, veut, quand il sera à terre ou en un autre lieu, vendre des marchandises dont le prix ne suffira pas pour payer leur fret, elles n'en seront pas moins affectées au paiement, quand même elles ne vaudroient pas assez pour y satisfaire. Si le marchand a d'autres effets meilleurs, il ne peut rejeter sur ceux-ci l'obligation d'acquitter le fret dû par les autres de moindre valeur (1). C'est ainsi que le fret est payé aux patrons.

Ce chapitre a été fait pour que les marchands ne puissent se tromper les uns et les autres, ni emprunter sur ce qui n'a pas de valeur, mais sur les effets qui en présentent une plus considérable.

Capitol LXXVIII [123].

De que es tengut pelegrí.

Açó deu fer pelegrí à senyor de nau è tot hom qui en la nau vaia : que es tengut de aiudar è de salvar è guardar la nau è de no abandonar entró al cap del viatge, si donchs no ú fahien ab voluntat del senyor de la nau. E perçó fó fet aquest capitol, car molts senyors de naus leven manestrals per pelegrins è homens d'armes, è l's fan millor mercat del nolit que no farien, si sabessen que se n' volien exir, è molts mercaders no s'y metrien, sino perçó, car saben que homens d'armes hi van. Encara. son tenguts los pelegrins,

Chapitre LXXVIII [123] (2).

Des obligations du passager

Voici ce à quoi sont tenus envers le patron le passager et tout homme qui est à bord : ils doivent aider, défendre et garder le navire, et ne pas l'abandonner jusqu'à la fin du voyage, si ce n'est avec le consentement du patron. Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons embarquent pour passagers des ouvriers et des hommes d'armes, et leur font meilleur marché du fret qu'ils ne feroient s'ils devoient s'attendre qu'ils voudront s'en aller; d'un autre côté, beaucoup de marchands ne s'embarquent que parce qu'ils savent que des hommes d'armes vont avec eux. Encore, les passagers et tous les autres qui sont à bord sont tenus d'assister

(1) Ce passage est assez difficile à traduire. La version italienne et les traductions de Mayssoni et de Boucher n'offrent qu'un mot à mot qui n'éclaircit nullement le sens. Il en est de même des traductions espagnoles, y compris celle de Capmany. Ce qu'il y a de positif, c'est que le Consulat veut mettre les emprunteurs dans la nécessité de n'emprunter jamais que sur les meilleures marchandises; il s'en explique formellement. Ce but est atteint si la mauvaise marchandise est forcée de payer son fret, sans en rejeter la charge sur la meilleure : car, d'un côté, elle ne présentera jamais de garantie suffisante; de l'autre, la bonne marchandise, n'étant pas tenue d'acquitter à-la-fois et son propre fret et celui de la mauvaise, présentera plus de garanties. Mais je ne crois pas qu'on doive en conclure que chaque espèce de marchandise appartenant à un même chargeur ne doive jamais que son fret propre. Si, je suppose, tel objet dont le fret est de 100 fr., n'étoit vendu que 60 fr., les 40 fr. restans devroient être supportés par les autres objets chargés en bloc. C'est la conséquence du chap. CCXXX [275], et j'ai cru devoir traduire dans ce sens.

(2) Manuscrit, chap. LXXXVI. *De só que deu fer lo palegrí à tot hom que vaja en nau.* Capm. pag. 194. Trad. it. chap. cxx. Voir Targa, pag. 158. Il y a beaucoup de rapports entre ce chapitre et les chap. XXIV et XXV du livre IV du Statut de Marseille.

è tots los altres qui en la nau iran de esser è star al consell, è à totes costumes qui seran méses ne stablides en la nau.

et de se soumettre au conseil et à tous les réglemens qui seront établis sur le navire.

Capitol LXXIX [124].

De que es tengut patró à mariner.

Ara façam compte que un senyor de nau acorda un mariner, sia ávol ò bo, ò que sapia, ò que no sapia, lo seu loguer li ha à pagar, emperó en aquesta forma, que si l' mariner li promet que ell será calafat ò mestre d'aixa ò notxer, è lo senyor de la nau lo haurá prés per aquella fiança, que no n' haurá altre levat per fiança de aquell; si aquell no sab res, no li deu donar lo senyor de la nau ò del leny sino axí com coneguen lo notxer è l'escrivá per sagrament que deu haver.

Chapitre LXXIX [124] (1).

Des obligations du patron envers les matelots.

A présent, supposons qu'un patron engage un matelot, bon ou mauvais, expert ou ignorant : il est tenu de lui payer son salaire, mais de telle manière que si le matelot promet d'être calfat, ou charpentier, ou contre-maître, et que ce matelot ne soit pas capable, quoique le patron l'ait pris dans cette confiance et n'en ait pas loué d'autre, se fiant en lui, le patron ne lui doit de salaire que ce que le contre-maître et l'écrivain décideront sous serment.

Capitol LXXX [125].

De gitar mariner de nau.

Encara sapiats, que l' senyor de la nau no deu gitar mariner de la nau fins que l' viatge haia fet, sino per tres coses : la primera per ladronici, è l'altra per rasa, è l'altra sino fa lo comandament del notxer. Emperó, lo notxer no li deu comandar cosa que no li haia de comandar; è no s' deu gitar per una volta, entró à cinch vegades. E sino fa puix lo comandament del notxer, ell lo n' deu gitar ò home qui tenga lo loch del comandament en la nau :

Chapitre LXXX [125] (2).

Du renvoi d'un matelot du navire.

Sachez encore que le patron ne peut chasser un matelot du navire avant le voyage achevé, excepté pour trois causes : la première pour vol; la seconde pour querelle (3); la troisième s'il ne fait pas ce que lui commande le contre-maître; mais celui-ci ne peut lui commander que des choses convenables : de plus, on ne peut le chasser à la première faute, mais seulement à la cinquième.

Si, après, le matelot n'obéit pas au contre-maître, le patron, ou celui qui commande à sa place sur le navire, peut le chasser; mais

(1) Manuscrit, chap. LXXXVII. *De mariner que será acordat, sia ávol ò bo.* Capm. pag. 35. Trad. it. chap. CXXI. Voir Targa, pag. 41. Ce chapitre et les suivans, jusques et y compris CXXXVIII [183], et de plus les chap. CXLVIII, CLXXXI, CLXXXVII, CXCIII, CCII, CCXXII, CCXXIII, CCXXVIII et CCLII [193, 226, 232, 238, 247, 267, 268, 273 et 297], forment un ensemble sur les obligations et les droits des matelots. Le Consulat constate six modes de location : 1.° au voyage pour un prix fixe, chap. LXXXIV [129]; 2.° à tant par mois, chap. LXXXV [130]; 3.° à tant par mille de distance, chap. CXV [160]; 4.° à discrétion, c'est-à-dire, au prix qui sera arbitré, chap. CLXXXI [226]; 5.° à la part dans le fret, chap. CCII [247]; 6.° moyennant la faculté de charger des pacotilles, chap. LXXXVI [131]. Ces distinctions sont importantes.

(2) Manuscrit, chap. LXXXVIII. *Que lo senyor no pot gitar mariner de nau, sino per tres raons.* Capm. pag. 36. Trad. it. chap. CXXII. Voir Cleirac, pag. 24; Targa, pag. 55 et 56; Émérigon, t. I.er, pag. 379. L'ordonnance du roi d'Arragon de 1340, articles 5 et 6, contient les mêmes règles. On doit joindre ici les chap. CXXI, CXXII et CXXIII [166, 167 et 168].

(3) Boucher traduit, *s'il est sans qualité;* mais *rasa* est un vieux mot catalan qui signifie *rixa, jurgium.*

mas tu atten be en aquell mariner qui la comandaria ò l'altre si ho sap fer. Encara, per altra cosa lo pot gitar de la nau axí metex, ço es, si s' perjurará de sagrament que faça, perçó, car los mercaders no y hauran pus fiança.

il faut que celui qui commandera sache le faire. Le matelot peut encore être chassé pour une autre cause, savoir, s'il manque au serment qu'il auroit prêté; car les marchands n'auroient plus de confiance en lui.

Capitol LXXXI [126].

Mariner no s' pot gitar per altre de menos loguer.

Encara, es tengut lo senyor de la nau al mariner, que si lo mariner s'es acordat ab lo senyor de la nau per gran loguer, è lo senyor de la nau ne trobava altre per menor loguer, no l' pot gitar de la nau que no y vage, sol que en la má ho hagen convengut lo un al altre; que axí be deu esser tengut com si era scrit en cartolari.

Chapitre LXXXI [126] (1).

On ne peut congédier un matelot pour en prendre un qui reçoive de moindres salaires.

Le patron est tenu aussi envers le matelot de manière que si ce dernier s'est loué moyennant un haut salaire, le patron qui en trouve un autre pour un moindre salaire ne peut le congédier, une fois qu'ils sont convenus l'un avec l'autre en se donnant la main; car une telle convention doit être exécutée comme si elle étoit écrite sur le registre.

Capitol LXXXII [127].

Patró no pot gitar mariner per parent.

Encara, es tengut lo senyor de la nau al mariner, que si lo mariner s'es acordat ab lo senyor de la nau, no l' ne pot gitar per parent ne per altre hom, pusque sia scrit en lo cartolari ò que sia dada palmada, iat sia, no sia recollit en la nau : è si gitar lo n' vol, haurâli à pagar son loguer axí be com si havia fet son servey en tot lo viatge. Encara, es tengut lo senyor de la nau que si fins à tres iorns haurá lavorat, è l' pren malaltia, li deu

Chapitre LXXXII [127] (2).

Le patron ne peut chasser un matelot pour prendre un parent.

Encore, le patron est obligé envers le matelot, de manière que, celui-ci s'étant accordé avec lui, il ne peut le congédier pour prendre un parent ou autre homme, une fois que la convention a été écrite sur le registre, ou qu'ils se sont donné la main; peu importe que le matelot soit ou ne soit pas encore à bord (3). S'il veut le congédier, il doit lui payer son salaire comme s'il avoit fait son service pour tout le voyage. En outre il est tenu, lorsque le matelot tombe malade après avoir travaillé pendant trois jours (4), de lui payer la moitié de son salaire;

(1) Manuscrit, chap. LXXXIX. *Que senyor de nau haja acordat per gran loguer.* Capm. pag. 36. Trad. it. chap. CXXIII. Voir Cleirac, pag. 23; Targa, pag. 221; Roccus, pag. 41.

(2) Manuscrit, chap. XC. *Que senyor de nau no pot gitar mariner per parent [è si mor, ò pren malantia]*. Ces derniers mots sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 37. Trad. it. chap. CXXIV. Voir Cleirac, pag. 23; Targa, pag. 56; Roccus, pag. 41. Ce chapitre paroît emprunté du chap. XV du livre IV du Statut de Marseille. L'ordonnance du roi d'Arragon de 1340, articles 6 et 7, y est conforme.

(3) Boucher traduit, *ou qu'il a été recueilli.* Ce n'est pas seulement une singulière expression pour signifier que le matelot a été reçu à bord, c'est un contre-sens. Le Consulat n'exige pas que le matelot ait été embarqué pour qu'on ne puisse le congédier sans cause; il dit, au contraire, qu'il importe peu qu'il ait ou non été reçu dans le navire, *iat sia, no sia recollit en la nau.*

(4) Il s'agit du matelot qui n'a travaillé qu'à équiper le navire avant le départ. Voir le chapitre suivant.

pagar la meytat del loguer : è si no pot entrar en la nau, deu lo iaquir, si los mariners conexen que no pusca anar : è si es en loch strany hali à donar lo senyor de la nau la meytat de son loguer, haia ò no; è sino l'ha, que l' manleu, que mester es que l' mariner l'aia ; è si lo senyor mor, los marmessors del senyor deuen açó attendre.

et s'il ne peut entrer à bord, il doit le laisser à terre si les autres jugent qu'il ne peut faire le voyage : si l'on est en pays étranger, il doit lui payer cette moitié du salaire, quand même il n'auroit pas de deniers à suffire; dans ce cas, il doit l'emprunter, car il faut que le matelot reçoive ce salaire; et si le patron meurt, ses exécuteurs testamentaires (1) doivent accomplir cette obligation (2).

Capitol LXXXIII [128].

De mariner qui mor en nau.

Encara, es tengut lo senyor de nau al mariner, que si malalt es lo mariner, è mor en la nau, que deu esser pagat de tot son loguer : è si y a ha algun parent seu, à aquell sien dades les coses de aquell; è si aquell qui mort será ho ha dit ò no dit, als infants ò à la muller sia dat, si ab ell stava ella com lo marit era viu. E si la muller no li era leal ò no stava ab ell com parti de sa terra, ò si li será fuyta despuys que l' marit ne será partit, lo senyor de la nau ab l'escrivá, ab consentiment de la cort, als parents pus prohismes ho dó.

Chapitre LXXXIII [128] (3).

Du matelot qui meurt à bord

Le patron est encore obligé envers le matelot de manière que si celui-ci tombe malade et meurt à bord, tout son salaire (4) doit être payé : s'il y a sur le navire quelqu'un de ses parens, les effets du défunt doivent lui être délivrés; et même, que le défunt l'ait ordonné ou non, il faut les rendre à ses enfans, ou à sa femme si elle demeuroit avec son mari pendant qu'il vivoit : mais si elle ne lui étoit pas fidèle, ou si elle n'étoit pas avec lui quand il a quitté son pays, ou si elle a pris la fuite après le départ de son mari, le patron, de concert avec l'écrivain, et avec le consentement de la justice, doit les donner aux parens les plus proches.

Capitol LXXXIV [129].

De mariner acordat, qui mor abans ò apres de feta vela.

Mariner qui será acordat en viatge, è per voluntat de Deu mor, ans que la nau haia feta vela, deu haver lo quart del lo-

Chapitre LXXXIV [129] (5).

Du matelot engagé qui meurt avant ou après qu'on a mis à la voile.

Si un matelot engagé au voyage meurt avant que le navire ait mis à la voile, le quart de son salaire doit être assigné et donné à

(1) D'après tous les lexiques, *marmessors* signifie *exécuteurs testamentaires.* Boucher a traduit ce mot par *mariniers,* d'où il suivroit, selon lui, que si la mort empêche un patron d'exécuter son engagement envers un matelot, ce sont *les matelots* qui doivent l'exécuter.

(2) La fin de ce chapitre paroît ne statuer que pour le cas où le matelot est loué à un prix fixe pour le voyage; car, dans les autres cas, comment régleroit-on cette moitié?

(3) Manuscrit, continuation du chapitre précédent. Capm. pag. 37. Trad. it. chap. CXXV. Voir Cleirac, pag. 28; Émérigon, t. I.er, pag. 637. Ce chapitre et le suivant paroissent empruntés du chap. XLVI de la III.e partie de la compilation rhodienne, de l'article 7 des Rôles d'Oléron et de l'article 20 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. L'article 7 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 y est conforme.

(4) Il ne peut être question ici du cas où le matelot est loué au voyage, on s'en occupe dans le chapitre suivant; ni de la location au mois, qui fait l'objet du chap. LXXXV [130].

(5) Manuscrit, chap. XCI. *De mariner qui sia acordat per viatge è mor.* Capm. pag. 38. Trad. it. chap. CXXVI. Voir Cleirac, pag. 28; Targa, pag. 221.

guer, è sia assignat è donat els hereus. Encara, si morrá après que haurá feta vela è abans que sia là on la nau fará port, la meytat del loguer deu esser del mort è que sia dat à sos hereus. E si havia rebut tot lo loguer ans que moris, tot deu esser seu, è donat à sos hereus: è senyor de nau ò de leny no y pot res contrastar, ne res demanar.

ses héritiers. S'il meurt après que le navire a mis à la voile et avant d'être arrivé au lieu de destination, la moitié du salaire doit être donnée aux héritiers du défunt. S'il avoit reçu la totalité du salaire avant de mourir, le tout doit lui appartenir et doit être remis à ses héritiers, et le patron ne peut rien leur disputer ni réclamer.

CAPITOL LXXXV [130].

De mariner qui vá à mesos.

Si lo mariner s'es acordat à mesos è mor, sia pagat è donat als seus hereus, per çó que haurá servit.

CHAPITRE LXXXV [130] (1).

Du matelot enrôlé au mois.

Si le matelot s'est enrôlé au mois et meurt, ses héritiers doivent être payés de tout le temps qu'il aura servi.

CAPITOL LXXXVI [131].

De patró à mariner sobre fet de portades.

Encara, es tengut lo senyor de la nau de pagar son loguer al mariner là on les mercaderies paguen lo nolit. E si lo mariner es à sa vianda meteixa, esli tengut de dir, si tornará al viatge que haurá fet ò no, à cap de vuyt iorns. Encara, es tengut lo senyor de la nau al mariner, que si lo mariner met ses portades, que les pot metre en loch qualsevulla, sol que no sia stibat; è que les portades dels mariners, ço es à entendre, no meten en git. Emperó, les portades deuen esser d'aytant com lo preu del loguer de L besans en avall comprades, ço es à entendre

CHAPITRE LXXXVI [131] (2).

Des obligations du patron envers le matelot qui sert pour le port de sa pacotille.

Le patron est aussi obligé de payer le salaire au matelot là où les marchandises paieront leur fret. Si le matelot se nourrit à ses dépens, il doit déclarer au patron s'il a ou non l'intention de retourner en voyage au bout de huit jours. Encore, le patron est tenu envers le matelot, de manière que si celui-ci embarque une pacotille, il peut la mettre là où il voudra, pourvu que le navire ne soit pas déjà arrimé (3); et les pacotilles des matelots ne contribuent point au jet (4).

Mais ces pacotilles ne doivent être que d'un prix égal au salaire, et même de cinquante besans au-dessous (5), c'est-à-dire

(1) Manuscrit, chap. XCII. *De mariner qui sia acordat à mesos, è mor.* Capm. pag. 38. Trad. it. chap. CXXVII. Voir Cleirac, pag. 28; Targa, pag. 303.

(2) Manuscrit, chap. XCIII. *De pagar loguer als mariners là on rebrá nolit.* Capm. pag. 38. Trad. it. chap. CXXVIII. Voir Cleirac, pag. 38; Émérigon, t. II, pag. 481.

(3) Je ne dois pas dissimuler que je me suis écarté du sens adopté par tous les traducteurs, même par Capmany. Ils font rapporter les mots *sol que no sia stibat*, aux portées du matelot. Je crois au contraire qu'il faut expliquer ce passage par le chap. LXXXVII [133], où l'on voit que le matelot n'est admis à placer ses portées sur le navire qu'autant qu'il n'a pas déjà son chargement complet.

(4) Cette disposition paroit contraire à l'article 30 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340; mais il faut voir l'explication donnée par le Consulat dans le chapitre suivant.

(5) Ce calcul m'a paru difficile à entendre; et j'ai essayé de le rendre plus clairement que les précédens traducteurs. Il s'agit ici de la sixième espèce de location indiquée dans la note 1 de la page 122.

que si havia C liures de loguer, que no n' pagaria de les L, è de les L en sus pagaria: è si ha XL ò XXX ò XX besans è havia tant com deu haver, de L avall no paga lo git ne averies. E pot les metre aquelles portades en qual loch se vulla; è si s' banyen ò s'affollen lo senyor de la nau no li es tengut. E lo mariner es tengut que les meta que l'escrivá ho sapia, è que sia scrit; è si no es scrit deules totes perdre. E no deu dir sino d'açó que seran; è si diu d'als, è que fos provat que no fos alló que haurá dit, tot ho deu perdre, è deu esser de la senyoria on seran, è lo senyor de la nau deune haver lo terç.

que, s'il avoit cent livres de salaire, il ne paieroit pas pour cinquante, mais seulement pour les cinquante en sus; et s'il a pour quarante, ou trente, ou vingt besans de marchandises égalant ce qu'il doit avoir de salaire, il ne paie point le jet et les avaries pour ce qui est au-dessous de cinquante. Le matelot peut mettre cette pacotille là où il voudra; et si elle se mouille ou s'avarie, le patron n'en est pas responsable. Le matelot qui chargera ses portées est tenu d'en informer l'écrivain et de les faire inscrire, et, s'il ne le fait pas, il doit perdre le tout. Il doit en faire une déclaration exacte : s'il déclare autre chose et qu'on lui prouve que ce qu'il a déclaré n'est pas la vérité, il doit perdre tout; ces choses seront adjugées à la justice du lieu (1), et le patron doit en avoir le tiers.

CAPITOL LXXXVII [132].

Declaració del damunt dit capitol.

Segons que en lo capitol desusdit diu, portades de mariners no pagan ne deuen pagar en get; mas gens no demostra ne declara com deu esser en entes ne com no. E per la raó desusdita los bons homens qui primer anaren per lo mon, en aquesta manera ho volgueren esclarir è declararen ho axí, que si algun mariner comprava les portades del seu propi, axí es à entendre, que ell no haia encara rebut lo seu loguer; si cas de ventura vendrá à la nau ò al leny on ell era è encara hi haurá méses les portades, axí com desus est dit, è seran comprades axí com desus es dit, los dits mariners son tenguts de metre en lo git que fet será, per sou è per liura, segons que les portades valran ò hauran costat, açò es à entendre, segons que git será stat fet. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny hauria ò haurá feta

CHAPITRE LXXXVII [132] (2).

Déclaration du précédent chapitre.

Selon qu'il a été dit dans le chapitre précédent, les pacotilles des matelots ne paient ni ne doivent contribuer au jet; mais on n'a pas démontré et déclaré comment cela doit être entendu. Par cette raison, les hommes sages qui les premiers allèrent par le monde voulurent éclaircir cette décision, et la déclarèrent ainsi qu'il suit : lorsqu'un matelot aura acheté sa pacotille de son propre argent, c'est-à-dire, avant qu'il ait reçu son salaire, s'il arrive quelque malheur au navire qu'il montera et dans lequel il aura mis la pacotille achetée de la manière dite ci-dessus, ce matelot est tenu de contribuer au jet qui sera fait, par sou et par livre, en raison de ce que ses pacotilles vaudront ou auront coûté, et conformément aussi au jet qui aura été fait.

Cependant, si le patron a fait la grâce de vouloir prêter ou payer aux matelots, avant

(1) Boucher applique les mots *deu esser* au matelot, en disant, *il doit être traduit devant la seigneurie.* Mais il s'agit de la confiscation des marchandises; ce qui est expliqué par le membre de phrase suivant.

(2) Manuscrit, chap. XCIV. *Capitol de portades de mariners* [*com deuen pagar en git*]. Ces derniers mots sont ajoutés dans la table des rubriques, Capm. pag. 39. Trad. it. chap. CXXIX. Voir Cleirac, pag. 39; Valin, t. I.er, pag. 708; Émérigon, t. II, pag. 481. Ce chapitre a beaucoup d'analogie avec l'article 8 des Rôles d'Oléron. Il a pour objet d'empêcher qu'on ne confonde le cas où le matelot sert pour ses portées, avec celui où, servant pour de l'argent, il a acheté les pacotilles qu'il charge sur le navire.

gracia que volgues haver prestat ò pagat als dits mariners, ans que en lo viatge entrassen, lo loguer que ells haver deuen per aquell viatge on seran acordats è deuen anar, los dits mariners no son tenguts de metre en lo git que fet será en aytant com la meytat de aquell loguer será. Emperó, si les dites portades costaren mes, que la meytat del loguer no será, los mariners son tenguts pagar en aquell get qui fet será per tot aytant com aquell mes será, que les portades costaran ò valran mes que la meytat del loguer que ells prés hauran. E si per ventura lo senyor de la nau ò del leny no l' s fará la gracia que desus es dita, è los dits mariners compraran les portades desus dites, axí com desus es dit, ells son tenguts de metre en lo get qui fet será, tot en axí com desus es dit. Emperó, qualque hora quant que quant lo senyor de la nau ò leny dará ò pagará lo loguer als dits mariners, los dits mariners no son tenguts de lurs portades en aytant com la meytat del loguer los abastará, que seran stades comprades. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

d'entreprendre le voyage, le salaire qu'ils doivent avoir pour le voyage pour lequel ils seront enrôlés, ils ne sont obligés de contribuer au jet que jusqu'à concurrence de la moitié de leurs salaires.

Mais si les pacotilles ont coûté plus que la moitié de ce à quoi monte le salaire, les matelots sont obligés de contribuer au jet pour tout autant que les pacotilles vaudront ou coûteront de plus que la moitié des salaires par eux touchés.

Si, par événement, le patron ne leur fait pas cette grâce, et que les matelots achètent les pacotilles de la manière dite ci-dessus, ils sont obligés de contribuer au jet qui a été fait de la manière expliquée plus haut. Mais, à quelque heure et à quelque époque que le patron donne ou paie le salaire aux matelots, ceux-ci ne sont tenus de contribuer pour les pacotilles achetées avec ces salaires que jusqu'à concurrence de moitié du montant de ces salaires.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol LXXXVIII [133].

De esportades de mariners.

Senyor de nau deu levar al mariner les sues portades, les quals li haurá promeses de levar, è lo mariner deules metre ans que la nau haia tot son plé. E si la nau ha tot son carrech è ell les hi vol metre, lo senyor no li es tengut de levarles; mas, si lo mariner les hi vol metre ans que la nau haia son plé è que l' senyor li ú vet, lo senyor es tengut de donar aytant al mariner com haurá de nolit, de aytanta roba com lo mariner deu metre per les portades; è axí lo mariner no les deu metre.

Chapitre LXXXVIII [133] (2).

Des pacotilles des matelots.

Le patron doit transporter les pacotilles qu'il aura promis aux matelots de transporter, et le matelot doit les embarquer avant que le navire soit entièrement chargé. Si le navire a toute sa cargaison et que le matelot veuille y charger ses pacotilles, le patron n'est pas obligé de les transporter. Mais, si le matelot veut les placer avant que le navire soit entièrement chargé et que le patron s'y oppose, il est tenu de payer au matelot le fret qu'il recevra pour une quantité de marchandises égale à ce que celui-ci auroit chargé pour sa pacotille; et alors le matelot ne doit rien charger.

(1) Capmany a omis la formule finale de ce chapitre.
(2) Manuscrit, chap. xcv. *Que senyor de nau deu levar portades de mariners.* Capm. pag. 41 T chap. cxxx. Voir Cleirac, pag. 61; Targa, pag. 55; Valin, t. I.er, pag. 708.

Capitol LXXXIX [134].

De sportades nolieiades.

Mariner no pot ne deu nolieiar les sues portades à mercader ne à mariner que sia de la nau tengut ne nolieiat. E si ho fa, lo senyor de la nau pot pendre lo nolit que l' mercader havia empres ab lo mariner per raó d'aquelles portades.

Chapitre LXXXIX [134] (1).

Des pacotilles frétées.

Aucun matelot ne peut ni ne doit céder son droit de pacotille à des marchands ou à d'autres matelots enrôlés à bord. S'il le fait, le patron peut exiger le fret dont le marchand étoit convenu avec le matelot en raison de cette pacotille.

Capitol XC [135].

De assenyalar roba en nau.

Mariner ne mercader ne altre hom no deu fer senyal en bala, ne en altre haver, pus que carregat es en nau. E si ho fa, lo senyor de la nau ho pot tot pendre, è ell deu perdre tot ço que senyalará.

Chapitre XC [135] (2).

De la marque des marchandises à bord.

Un matelot, un marchand ni aucun autre ne doit mettre de marques sur les ballots ni sur d'autres effets après qu'ils ont été embarqués. S'il le fait, le patron peut prendre le tout, et le chargeur doit perdre ce qu'il aura marqué.

Capitol XCI [136].

Compartiment de mariners.

Encara, es tengut lo senyor de la nau als mariners quant hauran stibada la nau d'açó que l' s deu pagar, è si es leny la meytat: è deu los donar à comprar lurs portades sis iorns. E deu venir à mar, lo un iorn lo terç, è l'altre lo terç dels mariners, è los altres deuen fer lo servici que s' fa en nau.

Chapitre XCI [136] (3).

De la répartition des matelots.

Le patron est aussi obligé, envers les matelots qui auront estivé le navire, de leur payer ce qui doit leur revenir; et si c'est un petit bâtiment, il ne paiera que moitié : il doit leur donner six jours pour acheter leurs pacotilles. Un tiers des matelots doit aller à la mer un jour, et l'autre tiers le jour suivant : le reste doit faire le service tel qu'il a lieu à bord (4).

Capitol XCII [137].

Del carregar de la roba dels mariners.

Encara, es tengut lo senyor de la nau que l' mariner pot carregar è descarregar les sues portades ab la barca de la nau; è deuenli aiudar los altres mariners.

Chapitre XCII [137] (5).

Du chargement des effets des matelots.

Le patron est encore obligé de permettre que le matelot charge et décharge sa pacotille avec la chaloupe du navire, et les autres matelots doivent l'y aider.

(1) Manuscrit, chap. XCVI. *Que mariner ne pot ne deu noliejar les sues portades.* Capm. pag. 41. Trad. it. chap. CXXXI. Ce chapitre est diamétralement en opposition avec l'article 18 des Rôles d'Oléron.

(2) Manuscrit, chap. XCVII. *De senyal à fer en bala ne en farcell [pus sia carregat].* Ces derniers mots sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 41. Trad. it. chap. CXXXII.

(3) Manuscrit, chap. XCVIII. *Que lo senyor de la nau es tengut als mariners que quant aurá stibada la nau.* Capm. pag. 42. Trad. it. chap. CXXXIII. Voir Targa, pag. 50, 54, 302.

(4) Cette dernière partie est empruntée de l'article 5 des Rôles d'Oléron et du chap. XVII du livre IV du Statut de Marseille. L'article 9 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 contient la même disposition.

(5) Manuscrit, chap. XCIX. *Mariner pot carregar les sues portades.* Capm. pag. 42. Trad. it. chapitre CXXXIV.

Capitol XCIII [138].

Com se deu pagar loguer à mariners

Encara, es tengut senyor de nau à mariners, que del nolit que li será pagat, ell deu pagar als dits mariners; è si lo nolit no y basta, ell deu manlevar; è si no troba à manlevar, que la nau sia venuda è que s' paguen los mariners ans que hom qui hi sia, prestador ne altre hom: car lo mariner, si no y havia sino un clau de que s' pogues pagar, se deu pagar; sol emperó que la dita nau no n' sia anada en terra aquell viatge que haurá començat. E si lo senyor de la nau havia ab amor manlevat en algun viatge lo loguer dels mariners, fos que l' loguer multiplicas à conquist, pus altre viatge que hagues començat la nau se rompia, lo loguer del primer viatge se deu pagar en fora lo conquist, de aytant com la nau se restaurará; è si no s' restaurava sino sol un agut, sia del loguer à pagar del mariner. E no y pot res dir altre hom, prestador ni altre, que los mariners deuen esser pagats, sol que res hi troben, pus que hauran axí fet.

Chapitre XCIII [138] (1).

De la manière de payer le salaire des matelots.

Le patron est aussi tenu de payer les matelots avec le fret qu'il recevra; si ce fret n'est pas suffisant, il doit emprunter. S'il ne trouve pas à emprunter, il faut vendre le navire et payer les matelots avant qu'aucun autre, quel qu'il soit, prêteur ou autre homme, touche rien; car le matelot doit être payé, quand même il ne resteroit qu'un clou pour le payer (2), pourvu cependant que le navire n'ait pas fait un nouveau voyage (3).

Néanmoins, si le patron avoit emprunté dans un voyage à des matelots, de bonne volonté, leurs salaires, afin que ce salaire augmentât par le profit, et qu'ensuite, dans un autre voyage entrepris postérieurement, le navire se brisât, le salaire du premier voyage, mais sans profit, doit être payé avec les débris du navire; et quand il ne resteroit qu'un seul clou, il doit être employé à payer ces matelots. Aucun prêteur ni qui que ce soit ne peut s'y opposer, car les matelots doivent être payés pour peu qu'il y ait quelque chose, puisqu'ils se sont loués dans cette confiance.

Capitol XCIV [139].

On è com è de quina moneda deuen esser pagats los mariners.

Tot senyor de nau ò de leny es tengut de pagar lo loguer als mariners là on ell reb lo nolit, segons que en lo capitol desus-

Chapitre XCIV [139] (4).

Où, comment et avec quel argent doivent être payés les matelots.

Tout patron doit payer le salaire aux matelots là où il reçoit le fret, comme il a été dit dans le chapitre précédent (5); mais il faut

(1) Manuscrit, chap. c. *Senyor de nau deu pagar als mariners del nolit que à ell será pagat.* Capm. pag. 42. Trad. it. chap. cxxxv. Voir Cleirac, pag. 38; Targa, pag. 308; Valin, t. I.er, pag. 713; Émérigon, t. I.er, page 493; t. II, pag. 229, 569.

(2) On a déjà vu que les chap. xiii et xviii [58 et 63] consacroient ce privilége des matelots qui est ici exprimé avec une énergique naïveté. Voir encore le chap. cxlviii [193].

(3) La traduction italienne, Mayssoni et Palleja, joignant ce passage au suivant, supposent que *sia anada en terra* s'entend de l'échouement. Capmany traduit dans le sens d'un simple débarquement, *que la nave hubiese barado en el viage;* Boucher a adopté ce sens. Je le crois exact; en effet, le privilége des matelots n'est accordé que pour le voyage et non pour un précédent, sauf le cas d'exception qui suit.

(4) Manuscrit, chap. ci. *Que senyor de nau es tengut de pagar lo loguer als mariners [là on ell reb lo nolit].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 43. Trad. it. chap. cxxxvi. Voir Cleirac, pag. 63; Targa, pag. 58, 301; Émérigon, t. II, pag. 431, 569.

(5) C'est plutôt le chap. lxxxvi [131], lequel contient littéralement cette disposition.

dit es contengut; mas es axí à entendre, que no y haia alguna convinença que l's mariners haien ab lo senyor de la nau ò del leny que no l' sia tengut de pagar tro que ells sien tornats en aquell loch hon hauran començat è levat lo lur viatge. E si aquesta convinença es entre ells empresa, los mariners no poden ne deuen demanar lur loguer tro que ells sien tornats en aquell loch on ells feren la convinença ab lo senyor de la nau ò del leny; si donchs lo senyor de la nau no l's en volia fer alguna gracia. Mas, lo senyor de la nau deu pagar los mariners encontinent que ells seran tornats en aquell loch on la convinença será empresa entre ells, è açó deu fer sens tot lagui è sens tot contrast.

entendre cela du cas où il n'y auroit aucune convention entre le patron et les matelots portant qu'ils ne seront payés qu'au retour dans le lieu où ils ont commencé et entrepris leur voyage. Si cette convention a été faite entre le patron et les matelots, ceux-ci ne peuvent ni ne doivent demander leurs salaires jusqu'à leur retour dans le lieu où ils se sont engagés envers le patron, à moins que celui-ci ne voulût leur faire quelque grâce; mais il doit les payer aussitôt leur arrivée au lieu convenu, sans aucun délai ni discussion.

F si alguns d'aquells mariners sostendran algun dan ò alguna messió per raó del seu loguer à cobrar; lo senyor de la nau li es tengut de tot aquell dan è de tota aquella messió que aquell mariner haurá sostenguda per culpa, com lo senyor de la nau no li haurá volgut pagar lo seu loguer. E si entre lo senyor de la nau è los mariners no haurá convinença ne spera empresa alguna, lo senyor de la nau los es tengut de pagar los lurs loguers, los quals lo senyor de la nau è los mariners se hauran empres, encontinent que l' senyor de la nau rebut haurá lo nolit è de aquella moneda meteixa que l' senyor de la nau rebrá dels mercaders.

Si quelques matelots éprouvent quelque dommage ou font quelques dépenses pour recouvrer les salaires qu'ils doivent toucher, le patron est responsable de toutes les pertes qu'ils souffriroient par suite de ce qu'il n'auroit pas voulu leur payer leurs loyers. S'il n'y a aucune convention ni délai arrêté entre le patron et les matelots, il doit leur payer les salaires dont ils sont convenus aussitôt qu'il aura reçu le fret, et avec la même espèce d'argent qu'il recevra des marchands.

E si per ventura los mercaders seran trafegadors, ò la roba que ells hauran portada no valrá lo nolit que l's mercaders deuen donar al senyor de la nau, è los dits mercaders iaquiran la roba per lo nolit, valga la roba lo nolit ò no valga, mester es que los dits mariners hajen los lurs loguers si la dita nau se n' sabia vendre, encara que s' degues donar per aquell preu que l' s mariners deuen haver per lurs loguers.

Si, par événement, les marchands sont des trompeurs (1), ou bien si, les marchandises qu'ils auront portées ne valant pas le fret qu'ils doivent donner au patron, ils les laissent pour le fret (2), que ces marchandises vaillent ou non le fret, il faut que les matelots aient leur salaire (3), quand même il faudroit vendre le navire, même pour un prix qui ne procureroit pas de quoi y suffire.

Ne prestadors ne

Ni prêteur, ni aucun autre, ne peut rien

(1) Boucher traduit *trafegadors* par *menteurs*; je crois que la véritable acception est *trompeurs*.
(2) Le chap. CCXXX [275] donne des développemens sur cette faculté d'abandon.
(3) Il ne s'agit point ici de la location à la part, dont le chap. CCII [247] donne les règles.

alguna altra persona no y pot res dir ne contrastar per neguna raó; que mester es que l's mariners haien lurs loguers en aquell loch on lo senyor de la nau haurá promes de pagarlos, si donchs los dits mariners no volran fer gracia al senyor de la nau que l' vullen sperar tro que ell sia en loch on trobe consell de moneda on ells sien pagats de lur loguer. E fon fet perçó aquest capitol, que tot senyor de nau deu guardar com nolieiará ne com no, à qui ne à qui no, ne quina roba ne quina no; perçò, car haia lo nolit ò no l' haia, mester es que l's mariners sien pagats de lurs loguers.

dire ni opposer par aucun motif; car il faut que les matelots aient leur salaire dans le lieu où le patron aura promis de les payer, à moins qu'ils ne veuillent faire au patron la grâce de l'attendre jusqu'à ce qu'il trouve de l'argent suffisamment pour les payer.

Ce chapitre a été fait afin que tout patron fasse bien attention comment il frétera, à qui et quelles marchandises, parce que, soit qu'il touche, soit qu'il ne touche pas le fret, il faut que les matelots soient payés de leurs salaires.

Capitol XCV [140].

De loguer de mariners en cas que la nau se vena sota má.

Encara, es tengut lo senyor de la nau: que si ell es penyorat de senyoria ò d'altre hom, è los mercaders è lo senyor faran vendre la nau à sots má, è puix la retendrá à sos ops è fer l'á comprar à altre, perçó que la senyoria no ó conega ò per altra cosa, lo mariner no deu perdre son loguer, pusque al senyor romanga la nau è lo nolit ò lo nolieig, que l' senyor no pot gitar lo mariner si no l' paga. Emperó, lo mariner ha à metre lo terç de son loguer per les avaries que s' seran fetes: encara mes, de la altra moneda que haurá levat loguer, deu metre, axí com los mercaders per sou è per liura, salvo emperó, que l' senyor de la nau vulla exivernar, que l' mercader no li pot res dir que à fer ho ha. E si lo senyor exiverna, qui se n' poria tornar ò espera lo nolit, entretant al senyor de la nau ne ve empatxament que es penyorat que ha à vendre la nau axí com desus es dit, lo senyor ha à pagar lo mariner de tot è lo mariner no ha res à metre del

Chapitre XCV [140] (1).

Du salaire des matelots, dans le cas où le navire seroit vendu.

Encore, le patron est obligé à ceci: lorsque, son navire étant séquestré par la justice ou par quelque autre, les marchands, d'accord avec lui, le font vendre en cachette, s'il le fait racheter par un autre, afin que la justice l'ignore, ou par d'autres motifs, le matelot ne doit pas perdre son salaire, puisque le navire et le fret restent au patron et qu'il a faculté de le fréter dans la suite; le patron ne peut donc congédier le matelot sans le payer. Mais le matelot doit contribuer pour le tiers de son salaire aux dommages qui seront survenus, et encore pour l'argent dont il avoit tiré profit, de même que les marchands par sou et par livre, sauf cependant si le patron veut hiverner lorsqu'il a droit de le faire sans que les marchands puissent s'y opposer Au contraire, s'il hiverne pouvant s'en retourner, ou s'il reste pour attendre un fret, et que, pendant ce délai, il lui arrive empêchement, qu'il soit séquestré et forcé de vendre le navire comme il a été dit, il doit payer les loyers du matelot, lequel ne doit point contribuer pour son salaire à ces avaries.

(1) Manuscrit, chap. CII. *Senyor de nau que sia penyorat.* Capm. pag. 45. Trad. it. chap. CXXXVII. Voir Émérigon, t. I.er, pag. 520.

loguer en avaries. E per ço fon fet aquest capitol : que lo mariner no pot res fer sino axí com lo senyor de la nau vol : que ell pert tots iorns son temps pus exiverna, è no li deu hom res crexer de son loguer è ell met sa persona è sos vestiments à consumament è lo senyor está en esperança è ha affermat son viatge è stá en esperança de guanyar ; tot lo loguer li deu pagar sens contesa è sen's averies. Salvant emperó, que l' senyor no hagues dit è convengut per pati è per acort, que l' s degues crexer lurs loguers, è que l's en degues pagar per la spera que l's mariners fessen. E si y ha neguna convinença que l' mariners consenten per lur plana voluntat, lo senyor no l's n'es tengut sino aytant com si ells eren cominals : la nau è lo loguer fa lo un al altre de totes coses multiplicament la nau ab lo loguer. Mas, si no y ha neguna convinença, tot en axí deu pagar com desus es dit. Encara, es tengut lo senyor de la nau al mariner de pagar per ell, axí com en moltes parts fan averies qui paga un diner ò una malla en les comunes, car lo senyor de la nau ho deu tot pagar.

Ce chapitre a été fait parce que le matelot, ne pouvant s'opposer à ce que le patron veut, perd toujours son temps en hivernant sans qu'on augmente son salaire, consumant sa personne et ses habits, tandis que le patron a suspendu son voyage parce qu'il espère gagner. Tout le salaire doit être payé au matelot sans discussion et sans déduction d'avaries, à moins cependant que le patron ne fût convenu par pacte et par accord d'augmenter les salaires et de payer les matelots pendant le retard qu'ils éprouveront. S'il y a quelque convention que les matelots aient consentie de leur pleine volonté, le patron n'est obligé envers eux que comme s'ils étoient associés (1); alors le navire et les salaires se compensent l'un avec l'autre en toutes choses formant une seule masse : mais, s'il n'y a aucune convention, le patron doit payer le tout comme il a été dit.

Il est aussi obligé de payer pour le matelot dans les lieux où il y a des droits à acquitter, tels qu'un denier ou une maille envers les communes (2), car le patron doit supporter toutes ces charges.

Capitol XCVI [141].

Patró deu fermar dret per los mariners.

Encara, deu esser tengut lo senyor de la nau al mariner, de fermar dret per ell aytant com son loguer valega si no l' ha pres, è d'aytant com façа compte que valega la roba que haurá en la nau; è que

Chapitre XCVI [141] (3).

Le patron doit donner caution pour les matelots.

Encore, le patron est obligé de donner caution pour le matelot pour ce que son salaire vaudra, s'il ne l'a pas reçu, et pour ce qu'il jugera que valent les effets que ce matelot a à bord; et il doit l'aider de son pouvoir, sauf qu'il ne doit pas épouser sa querelle, ni

(1) La convention dont il est question ici est sans doute la location à la part, objet du chap. CCII [247].

(2) Capmany s'est trompé ici d'une manière grave, en supposant qu'il s'agissoit d'une dépense faite pour le compte commun et sujette à répartition. D'après cette idée fausse, il a traduit *un dinero ó una miaja en el repartimiento comun*, c'est-à-dire, *un denier ou une maille en répartition commune*. Boucher a commis la même erreur. Il en conclut, en note, que les matelots ne doivent pas contribuer aux avaries communes, quoique le contraire soit dit dans plusieurs chapitres. Mais il ne s'agit pas d'une dépense en commun; il s'agit de droits payés aux *communes*. Le texte porte *qui paga en les comunes*. On sait qu'au moyen âge il y avoit un grand nombre de droits ainsi perçus, qui, étant évidemment des charges de la navigation, devoient être payés par le navire, ainsi que le prescrit la fin du chapitre.

(3) Manuscrit, chap. CIII. *Senyor de nau es tengut de fermar dret per sos mariners.* Capm. pag. 46. Trad. it. chap. CXXXVIII.

li deu aiudar de son poder, salvant que per ell no s' met en barala ne en perdició del seu, ne dels promens que sien en la nau.

Capitol XCVII [142].

Loguer de mariner com se deu esmerçar.

Encara, es tengut lo senyor del leny al mariner de esmerçar sos diners, com l'aurá pagat, là on conexerá lo senyor de la nau que faça à fer; salvant que l' senyor no n' haia damnatge. E si lo senyor de la nau es en vila, sia luny ò prop, que l' mariner vaia per esmerçar son loguer, lo senyor li es tengut de donar à menjar en la nau dos iorns, è no pus, si no s' vol.

Capitol XCVIII [143].

De mariners qui pledeien ab lo patró.

Encara, que tot senyor de nau ò de leny sia tengut de donar à menjar als mariners estant en lo viatge si ab ell pledeiaran.

Capitol XCIX [144].

Declaració del precedent capitol.

Segons que en lo capitol ia desus es contengut, que mariners qui pledeiaran ab lo senyor de la nau ò leny, que lo senyor de aquella nau ò de aquell leny los es tengut que l's dó à menjar, mentre que ab ell pledeiaran; mas no demostra com, ne com no, per qual raó. En axí, perçó, com en lo capitol desusdit no esclarex, ne poria tornar gran dan als senyors de les naus ò dels lenys, è per la raó desusdita, los bons homens qui aquest

risquer son bien ou celui des hommes probes qui sont dans le navire.

Chapitre XCVII [142] (1).

Emploi du salaire du matelot.

Le patron est encore obligé d'employer utilement l'argent du matelot, aussitôt qu'il l'aura payé, de la manière qu'il croira la plus convenable, pourvu qu'il n'en résulte pas de dommage pour lui-même. Si le patron est dans une ville, loin ou près, où le matelot aille pour employer son salaire, il doit le nourrir à bord pendant deux jours, et pas davantage s'il ne le veut pas.

Chapitre XCVIII [143] (2).

Des matelots qui plaident avec le patron.

Encore, tout patron est tenu de nourrir les matelots pendant le voyage, encore qu'ils plaident contre lui.

Chapitre XCIX [144] (3).

Explication du précédent chapitre.

Suivant le contenu au précédent chapitre, le patron doit nourrir les matelots pendant qu'ils plaideront contre lui; mais il n'est pas dit comment il doit le faire, ni par quelle raison.

Et comme, faute d'éclaircir ce chapitre, il pourroit résulter de grands dommages pour les patrons, les hommes sages qui ont fait ces établissemens ou coutumes, voyant qu'il en pourroit résulter quelques inconvéniens, ont apporté des corrections à

(1) Manuscrit, chap. CIV. *Senyor de nau es tengut de esmersar sos diners al mariner.* Capm. pag. 46. Trad. it. chap. CXXXIX.

(2) Manuscrit, chap. CV. *Senyor de nau es tengut de dar à menjar à mariners, si ab ell pledeiaran.* Capm. pag. 47. Trad. it. chap. CXL. Voir Targa, pag. 54.

(3) Manuscrit, chap. CVI. *Esmena que senyor de nau es tengut de dar à menjar à mariners.* Capm. pag. 47. Trad. it. chap. CXLI. Voir Targa, pag. 54; Émérigon, t. I.er, pag. 378.

stabliment ò costumes faeren, veren è conegueren que gran dan se n' poguera seguir : è perçó sobre alguns capitols que no son clars, ells faeren esmenes, perçó que dan ne treball no se n' pusca seguir. E sobre lo capitol desusdit dien è declaren, que los senyors de les naus ò dels lenys son tenguts de donar à menjar als mariners qui ab ells pledeiaran, ço es à saber, per casos sabuts. Lo primers cas es : si lo senyor de la nau ò del leny no dará vianda à sos mariners suficient axí com ia es acostumat è en un capitol ia desus es dit esclarit è certificat. Lo segon cas es : sí ell no attendrá les convinençes que ab ells emprendrá lo dia que ab ell se acorden. Lo terç cas es : si ell se girará en algun loch on isca de son viatge, si ab ells no se n'avé ò no l' s ho havia fet entenent com ab ell se acordaren. Lo quart cas es : si ell volrá cambiar viatge sens voluntat d'ells è de lur sabuda. Encara mes, per tot cas qui iust sia, que no l' s attena tot ço que promes los haurá com ab ell se acordaren. Per aytals coses com desus son dites lo senyor de la nau ab qui ells seran, los es tengut que l's dó à menjar, si ab ell ne hauran à pledeiar. Emperó, lo cambiament del viatge es axí à entendre que l' senyor de la nau ò del leny fos en loch on trobas mariners, si aquells qui ab ell serien no volien anar, si ell los ne volia forçar. Emperó, si ell havia cambiat viatge per algunes condicions ò per empatx de senyoria, que ell no gosas anar descarregar en aquell loch hon devia descarregar è empres havia ab aquells mercaders qui carregaren, los mariners hi son tenguts de anar. Emperó, ex axí à entendre, que segons que l' senyor de la nau se millorará del nolit, per aquell cambiament de viatge, que per aquella forma sia tengut ell de millorar los mariners de lurs loguers. E per les raons desusdites feren aquesta es-

quelques chapitres qui n'étoient pas bien clairs, afin qu'il ne pût arriver aucune contestation.

Sur le précédent chapitre, ils disent et déclarent que les patrons doivent donner à manger aux matelots qui plaideront contre eux, mais bien entendu pour des cas déterminés. Le premier cas est : si le patron ne donnoit pas à manger suffisamment aux matelots, comme il est accoutumé et de la manière dite, éclaircie et certifiée dans un chapitre précédent (1). Le second cas : s'il ne tient pas les conventions qu'il a faites avec eux le jour qu'ils se sont accordés. Le troisième cas : s'il change de direction pendant le voyage, lorsqu'avant de s'accorder avec eux, ou lors de la convention, il ne le leur a pas fait entendre. Le quatrième cas : s'il veut changer de voyage sans leur volonté et leur connoissance. Encore plus, pour tout cas juste, tel que s'il ne tenoit pas tout ce qu'il leur avoit promis quand ils se sont accordés. Dans toutes ces circonstances, le patron doit leur donner à manger, quoiqu'ils plaident contre lui.

Mais il faut entendre par changement de voyage, que, le patron se trouvant dans un lieu où il y a des matelots, ceux qu'il a avec lui refuseroient de le suivre, et il voudroit les y contraindre; car, s'il avoit changé de voyage par quelque nécessité ou par empêchement de la justice, n'osant aller décharger là où il devoit aller et avoit promis aux marchands, les matelots doivent le suivre : mais, si le patron obtient une bonification de fret pour ce changement de voyage, de la même manière il doit bonifier les matelots dans leurs salaires (2).

Par ces raisons, les anciens qui les pre-

(1) Ce n'est point dans un chapitre précédent, mais dans le chap. C [145], qu'il en est question.
(2) Voir le chapitre XL [85] et la note 1 de la page 167.

mena è aquest declarament los antichs qui primerament anaren per lo mon. Perque? perçó, com gran dan è gran mal fora è seria, que qualque temps ò qualque hora ò en qualque loch que la nau ò leny prengues terra, per quasevulla raó que la y prengues, que los mariners poguessen metre en plet lo senyor de la nau ò del leny ab lo qual ells serien sens iusta raó: perçó, car à les vegades hi ha mariners, que sols que ells poguessen fer lo lur delit, è complir la lur voluntat, ells no serien en res, si lo senyor de la nau ò del leny ab qui ells serien, hi consumaven sa nau ò son leny; que abans los plauria. Perque molt mal hom va per lo mon, que es dolent è desesperat com veu algun altre profitar è millorar; perçó, com ell volria, que axí com ell es malestruch è dolent, que axí tots los altres ho fossen: è aquella manera aytal es manera de ávol hom. Encara mes, car lo qui es ávol hom, no volria ell trovar null temps algú millor de si metex, per neguna manera, en lo mon.

miers allèrent par le monde, firent ces corrections. Pourquoi? parce que ce seroit un grand mal et un grand dommage qu'en quelque temps, à quelque heure et en quelque lieu que le navire prît terre, et quelle qu'en fût la cause, les matelots, sans aucune raison, pussent faire un procès au patron avec lequel ils sont; car quelquefois il y a des matelots qui, n'écoutant que leur caprice, s'inquiéteroient peu que le patron perdît son navire, et même s'en réjouiroient: il y a beaucoup de méchans courant le monde qui s'affligent et se désespèrent quand ils voient quelqu'un qui profite et réussit; ils voudroient que, comme ils sont malheureux, tous les autres le fussent de même; et une telle conduite est le propre des méchans (1). Encore, parce que le méchant ne voudroit trouver jamais, ni d'aucune manière, dans le monde, quelqu'un meilleur que lui.

E per aquesta manera los nostres antichs antecessors volgueren è declararen los casos è les raons perque los senyors de les naus è dels lenys fossen tenguts de donar à menjar als dits mariners qui ab ells dits senyors pledeiaran: perçó, que d'aquí avant algun ávol hom no pogues fer consumar à algun altre, d'açó que hauria.

Par cette raison, nos anciens ont voulu et déclaré les cas et les raisons pour lesquels les patrons doivent nourrir les matelots qui plaideront avec eux, afin que dorénavant aucun méchant ne puisse faire perdre à un autre ce qu'il aura.

E per les raons desusdites fon fet aquest capitol. E si mariner algú metrá lo senyor de la nau ò del leny en algun plet sens iusta raó ò iust cas, ell es tengut à aquell senyor de aquella nau ò d'aquell leny ab qui ell será acordat, è qui ell haurá més en algun plet, de retre è de donar tots dans è damnatges è tots destrichs que ell ne sostendrá, ò ell ne haurá sostengut; perçó, car no iustament ell haurá fet pledeiar lo dit senyor de la nau ò del leny, è fet consumar lo seu. E si ell no ha de que

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre. Si quelque matelot intente au patron quelque procès sans juste motif ou juste cause, il est tenu envers le patron avec qui il sera et à qui il aura intenté ce procès, de rendre et donner tous les dommages que celui-ci souffrira ou aura soufferts, parce qu'injustement il l'aura forcé à plaider et lui aura fait consumer son bien.

S'il n'a pas de quoi payer, ni de quoi satis-

(1) Capmany traduit *ávol hom* par *hombre desdichado*, c'est-à-dire, *homme malheureux*: le sens que donnent les dictionnaires est *méchant homme*. Cependant la traduction de Capmany peut se défendre.

li pusca pagar ne retre ne donar ço del seu, ell deu esser prés è menat è més en poder de la senyoria, è estar tant entró que ell haia satisfet aquells dans ò damnatges, los quals aquell senyor d'aquella nau ò d'aquell leny, ab qui ell será acordat, haurá sostenguts per culpa d'ell, pusque axí com no devia l'aurá més en plet è en damnatge. Perque tot home se deu guardar de fer algun dan à altre sens raó, per ço que sobre si meteix no li puga tornar aquell damnatge que ell cuydava fer à altre sens iusta raó, per ço es iusta cosa que sobre si meteix torn.

faire le patron, il doit être pris, conduit et mis au pouvoir de la justice, et y rester jusqu'à ce qu'il ait payé les dommages que le patron auquel il s'étoit loué aura soufferts par sa faute; car sans raison il l'a mis dans un procès et lui a fait tort. Parce que tout homme doit se garder de faire du mal à un autre sans cause, s'il ne veut pas voir retomber sur lui le dommage qu'il vouloit injustement causer; il est juste qu'il retombe sur lui.

Capitol C [145].

De les viandes que deu donar lo patró als mariners.

Encara, es tengut lo senyor de la nau ò del leny, que sia cubert, que deu donar à menjar à tots los mariners tres iorns de la semana carn, ço es à saber en lo diumenge è en lo dimarts è en lo dijous; è en los altres iorns de la semana cuynat, è quascun vespre de quada dia lur companatge; è axí metex tres vegades per quascun matí los deu fer donar vi; è axí meteix los ne deu fer donar quascun vespre. E lo companatge deu esser tal, com se segueix, ço es, formatge ò ceba ò sardina ò altre pex. Encara, lo senyor es tengut de donar vi entró que l' vi valega tres besants è mig. E si troba atzebib ò encara figues, ell ne deu fer vi; è si no troba

Chapitre C [145] (1).

De la nourriture que le patron doit donner aux matelots.

Encore, tout patron d'un navire ou d'une barque qui a tillac doit donner à manger à tous les matelots, trois jours par semaine, de la viande, c'est-à-dire, le dimanche, le mardi et le jeudi; les autres jours de la semaine, il doit leur donner le potage (2), et tous les soirs de quoi accompagner le pain (3); et aussi trois fois le matin il doit leur faire donner du vin; et de même il doit leur en faire donner tous les soirs. Ce qui doit accompagner le pain consistera en fromage ou des oignons, ou des sardines, ou autre poisson.

Encore, le patron doit donner du vin s'il ne vaut pas plus de trois besans et demi. S'il trouve des raisins secs (4) ou même des figues, il doit en faire du vin; et s'il ne trouve pas

(1) Manuscrit, chap. CVII. *De quina vianda es tengut nau ho leny, à mariners, cubert.* Capm. pag. 50. Trad. it. chap. CXLII. Voir Targa, pag. 56 et 57. L'article 17 des Rôles d'Oléron contient aussi des règles sur la nourriture des matelots. Voir la note 1 de la page 134.

(2) Boucher s'est borné à transcrire dans sa traduction le mot catalan *cuynat*. J'ai adopté la version que me présentoit le dictionnaire catalan dont j'ai déjà parlé. M. Llobet m'a assuré qu'en Catalogne, où tous les usages rappelés dans le Consulat sont encore suivis, on appelle *cuynat*, qu'il croit convenable de traduire par *potage*, un mélange de légumes frais ou secs, de pain ou autres substances farineuses, et de viande.

(3) Boucher a conservé le mot *companatge*, qui signifie toutes choses crues ou froides susceptibles d'être mangées avec du pain.

(4) Le mot *atzebib* n'est point dans les dictionnaires catalans. Celui que j'ai déjà cité présente le mot *atzibar* comme ancien, et renvoie à *etsibar* qu'il a omis. Capmany le traduit par *pasa*, signifiant en espagnol *des raisins séchés au soleil*. On appelle en italien les raisins secs *zibibbo*, et le mot *pasa* signifie la même chose dans nos provinces méridionales. Mayssoni traduit de même; la version italienne a omis ce mot; Boucher le rend par *prunes*.

atzebib, ne figues, ò que li costas tot mes de XXX millaresos la millera feta; lo senyor de la nau ò del leny no l's es tengut de donar vi. Encara mes, es tengut lo senyor de la nau ò del leny de doblar la recció als dits mariners à fest anyal. Encara, deu haver servicials qui adoben de menjar als mariners.

des raisins secs ni des figues, ou que la mille role de ces choses coûte plus de trente *millaresos*, le patron ne doit pas leur donner du vin. En outre, le patron est tenu de doubler la ration aux matelots dans les fêtes solennelles. En outre, il doit avoir des serviteurs pour apprêter le manger des matelots.

Capitol CI [146].

Patró no es tengut de donar menjar à mariner qui no dorm en nau.

Senyor de nau ò de leny no es tengut de donar à menjar als mariners, pus que no iaguen en la nau ò en lo leny.

Chapitre CI [146] (1).

Le patron n'est pas tenu de donner à manger au matelot qui ne couche pas à bord.

Le patron n'est pas obligé de donner à manger aux matelots quand ils ne couchent pas à bord.

Capitol CII [147].

Mariner no es tengut de anar en loch perillos.

Encara, senyor de nau no deu trametre mariner en loch reguardos; si l' mariner no y vol anar, lo senyor no l' ne pot forçar.

Chapitre CII [147] (2).

Le matelot ne doit pas être envoyé en un lieu périlleux.

Encore, le patron ne doit point envoyer le matelot dans un lieu périlleux; si celui-ci ne veut pas s'y rendre, il ne peut l'y contraindre.

Capitol CIII [148].

De prestar mariner à altra nau.

Encara, senyor de nau no pot prestar mariner à altra nau ò à altre leny sens voluntat del mariner, salvant emperó que l' senyor de la nau hagues ops un mestre ò un mariner qui sapia fer cosa que haia ops à la nau que aquells no sapien fer qui en aquella nau ò en aquell leny seran; è aquell mariner hi deu anar, mas no pas en terra, si donchs no era à servey de aquella nau en que aquell seria, diu, salvo que aquell mariner no bastaixas ne que levas faix ne algun carrech à son coll ne res que ell fer no degues.

Chapitre CIII [148] (3).

Du prêt de matelots à un autre navire.

Encore, le patron ne peut prêter un matelot à un autre navire sans la volonté de ce matelot, sauf cependant lorsque le patron de l'autre navire a besoin d'un maître ou matelot qui sache faire une chose indispensable pour sa manœuvre, que ceux qui sont à son bord ne sauroient pas faire. Alors ce matelot doit s'y rendre; mais il n'est pas tenu d'aller à terre, si ce n'est pour le service du navire pour lequel il est loué, et encore sous la restriction qu'il ne doit pas être tenu de transporter des fardeaux ni autres charges, ni de rien faire qui ne soit de ses fonctions.

(1) Manuscrit, chap. CVIII. *Senyor de nau no es tengut de dar à menjar à mariners pus no jaguen en nau.* Capm. pag. 51. Trad. it. chap. CXLIII. On peut rapprocher de ce chapitre le chap. CXXXVII [182].

(2) Manuscrit, chap. CIX. *Senyor de nau no deu trametre mariners en loch reguardos.* Capm. pag. 51. Trad. it. chap. CXLIV. Le chap. CXXXVII [182] ci-après prévoit le cas où le matelot est fait prisonnier.

(3) Manuscrit, chap. CX. *Senyor de nau no pot prestar mariner à altra nau.* Capm. pag. 51. Trad. it. chap. CXLV. Voir Targa, pag. 53 et 58.

Capitol CIV [149].

Del que aurá patró dels mercaders, per descarregar.

Senyor de nau es tengut al mariner, que tot semblant pati com fará al mercader, si deu descarregar en algun loch, en axí com haurá dels mercaders, axí ú deu donar als mariners.

Chapitre CIV [149] (1).

De ce que le patron recevra des marchands pour la décharge.

Le patron doit payer le déchargement au matelot comme il lui sera payé par le marchand pour décharger en quelque lieu; de manière que ce qu'il recevra des marchands, il le donne aux matelots.

Capitol CV [150].

Fet lo viatge, mariner es libertat.

Si senyor de nau pren altre viatge là on la nau haurá descarregat, è l' mariner no y vol anar, lo senyor no l' pot forçar; salvant que sia en loch que trobe mariners : mas si no n' trobava, halos à fer juncta al viatge en axí com sia conegut per lo senyor è per lo notxer è per lo scrivà de junyir segons que l' hom valrá mes en aquell que en l'altre. Mas, lo senyor no n' pot minuar à nengú de son loguer. E si un hom valrá mes que l' senyor no s' cuydará al començament, deulo millorar; car molt bon hom se vol exir de una terra, perçó car no y es conegut, è perçó que n'isca, fa gran mercat de sa persona.

Chapitre CV [150] (2).

Le voyage fait, le matelot est libre.

Si le patron entreprend un autre voyage dans le lieu où il a déchargé et que le matelot ne veuille pas s'y rendre, il ne peut y être contraint si le patron est dans un lieu où il peut trouver des matelots (3); mais, s'il n'en trouve pas, le salaire des matelots doit être augmenté pour ce voyage, selon que le patron, le contre-maître et l'écrivain l'arbitreront, et selon qu'un homme vaudra plus dans ce voyage que dans l'autre : mais le patron ne peut diminuer le salaire à aucun. Si un homme mérite de gagner plus que le patron ne l'a jugé d'abord, il doit l'augmenter : car il y a beaucoup d'hommes habiles qui veulent quitter leur pays, parce qu'ils n'y sont pas assez connus; et, afin d'en sortir, ils se louent pour un bas prix.

Capitol CVI [151].

Com la nau se vén en terra de Crestians.

Si senyor de nau vendrá la nau, ò altre qui la pusca vendre, à hom strany qui no y hagues part; tot lo loguer deu pa-

Chapitre CVI [151] (4).

Du cas où le navire est vendu en pays de Chrétiens.

Si le patron vend le navire à un autre qui le revende à quelqu'un qui n'y avoit point de part, il doit payer tout le salaire aux mate-

(1) Manuscrit, chap. CXI. *Pati de senyor de nau à mercaders de que l's es tengut à mariners.* Capm. pag. 52. Trad. it chap. CXLVI. Il faut rapprocher ce chapitre des XXVIII, XXIX [73 et 74] ci-dessus, et CXCI [236] ci-après.

(2) Manuscrit, chap. CXII. *Si senyor de nau pren altra viatge e lo mariner no y vol anar, no l'pot forçar.* Capm. pag. 52. Trad. it. chap. CXLVII. Voir Cleirac, pag. 23; Targa, pag. 58. Le commencement de ce chapitre est conforme au premier chapitre inédit de la compilation rhodienne.

(3) On retrouve ces principes dans le chap. XCIX [144] ci-dessus, et dans le chap. CXVI [161] ci-après.

(4) Manuscrit, chap. CXIII. *De nau ò leny qui s'vena en terra de Crestians.* Capm. pag. 52. Trad. it chap. CXLVIII. Voir Targa, pag. 59, 73. On trouve une disposition analogue dans le chap. XVI du livre IV du Statut de Marseille. Quant aux effets de la vente à l'égard des actionnaires, voir le chap. CCXI [256].

gar als mariners, è son scapols. E si los mariners son en loch que no y vullen navegar, lo senyor, ò aquell qui la nau haurá venuda, es tengut de fer lurs ops à ells entró que sien tornats là on los levaren.

lots, lesquels restent libres. Si les matelots sont dans un lieu où ils ne veuillent pas s'engager, le patron, ou celui qui aura vendu le navire, est tenu de payer leurs dépenses jusqu'à ce qu'ils soient retournés dans le lieu d'où ils sont partis (1).

Capitol CVII [152].

Com la nau se vén en terra de Sarrains.

Si nau ò leny se vendrá en terra de Sarrains, lo senyor del leny deu donar leny è vianda als mariners entro que sien en terra de Crestians on puguen haver recobre.

Chapitre CVII [152] (2).

Quand le navire est vendu en pays de Sarrasins.

Si le navire est vendu en pays de Sarrasins, le patron doit fournir des moyens de transport et des vivres aux matelots jusqu'à ce qu'ils soient en pays de Chrétiens, où ils puissent avoir des secours.

Capitol CVIII [153].

De mariner qui s' tema.

Si per ventura será acordat mariner en forma de cartolari, que digues en lo acordament, que y hagues emprenimient segons que l' senyor de la nau ho hauria fet scriure à enteniment del mariner, que ell fos dubtant en algun loch, è que l' dit mariner no y gosas anar, lo senyor de la nau li deu donar la meytat de son loguer, è li deu donar vianda trò que sie en loch de recobre. Emperó, si es acordat sens tal emprenimient, lo mariner es tengut de anar là on lo senyor de la nau será tengut de anar ab los mercaders.

Chapitre CVIII [153] (3).

Du matelot qui a peur.

Si, par événement, un matelot s'est enrôlé par écrit sur le registre, et qu'il ait été stipulé dans la convention, telle que le patron l'aura fait écrire d'après l'intention du matelot, que si celui-ci n'ose aller dans un lieu, il lui sera permis de s'en dispenser; le patron lui donnera la moitié de son salaire et des vivres jusqu'à ce qu'il soit en lieu de sûreté. Mais, s'il s'est enrôlé sans cette condition, il est tenu d'aller là où le patron sera tenu d'aller avec les marchands.

Capitol CIX [154].

De mariner quant es acordat, com es obligat.

Lo mariner es tengut à senyor de nau

Chapitre CIX [154] (4).

Comment le matelot une fois enrôlé est obligé.

Le matelot est tenu envers le patron, une

(1) Rapprocher de ce passage le chap. CXVI [161], et voir la note 4 de la page 144.

(2) Manuscrit, chap. CXIV. *De nau ò leny qui s'vena en terra de Serreyns.* Capm. pag. 53. Trad. it. chap. CXLIX. Voir Targa, pag. 59.

(3) Manuscrit, chap. CXV. *De mariner qui sia acordat en forma de cartolari.* Capm. pag. 53. Trad. it. chap. CL. On trouve les mêmes principes dans les articles 1, 2, 13 et 14 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

(4) Manuscrit, chap. CXVI. *Mariner es tengut que pus será acordat è donada palmada.* Capm. pag. 54. Trad. it. chap. CLI. On trouve le même principe dans le premier des chapitres inédits de la compilation rhodienne. Les articles 1, 3, 10 et 18 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 y sont conformes.

ò de leny, que pusque será acordat ab lo senyor è donará palmada, es mester que l' mariner vaia ab ell axí be com si n' havia feta carta de notari. E lo mariner, d'aquell iorn avant que será acordat ab lo senyor de la nau, no pot anar en alguna part sens voluntat del senyor. E deu lo mariner demanar paraula al senyor si res ha à fer fora de la vila on será, è deu haver, si es en loch fora vila, recollida la roba al terç iorn, si la nau es en loch estrany. Encara, es tengut lo mariner al senyor que li haia à iurar de esser fel è leal axí com en aquell capitol es scrit que demanen los mercaders al senyor.

fois qu'il se sera accordé avec lui et lui aura donné la main (1), à aller avec lui comme s'il s'y étoit obligé par écriture de notaire. Depuis le jour où il se sera accordé avec le patron, il ne peut aller nulle part sans sa permission. Le matelot doit la demander, s'il a quelque chose à faire hors de la ville où ils seront; et s'il est hors de la ville et que le navire soit en pays étranger, il doit avoir placé tous ses effets à bord (2) dans trois jours. Encore, il est obligé envers le patron à faire le serment de lui être fidèle et loyal, ainsi qu'il est écrit dans le chapitre où l'on parle de ce que les marchands demandent au patron (3)

Capitol CX [155].

A quins servicis es obligat lo mariner.

Encara, es tengut mariner al senyor de la nau: que ell no s' pot partir d'ell ne de la nau per alguna cosa sino per tres: per esser senyor de nau ò leny, ò per esser notxer, ò per convinença. E si mor lo senyor ò aquell qui será logat, è seran sobre lo leny los bens d'aquell qui y seran, deuen pagar los mariners al terme. Encara, es tengut mariner en totes coses que pertangan à la nau, à anar à bosch, à serrar, è à lenya, è à fer exarcia, è à forn, è à barqueiar ab los barquers, è à stibar, è à desestibar, è tota hora que l' notxer li ú comanda anar à aygua, è à levar en nau totes companyes dels mercaders, è à

Chapitre CX [155] (4).

A quels services est obligé le matelot.

Encore, le matelot est obligé envers le patron à ne pas le quitter et à ne pas sortir du navire pour aucune cause, excepté pour trois (5): pour être patron, pour être contre-maître, ou par convention (6). Si le patron, ou celui qui aura enrôlé les matelots, meurt et a des effets à bord, ces effets doivent servir à payer les matelots au terme. Encore, le matelot est obligé de faire toutes les choses qui intéressent le navire, d'aller à la forêt, de scier et faire du bois, de travailler des cordages, d'aller au four, de faire des voyages avec les hommes de la chaloupe, d'estiver et de désestiver les marchandises (7); chaque fois que le contre-maître le lui commandera, il doit aller chercher de l'eau, porter à bord toutes les compagnies des marchands, mettre le navire à la bande, aller chercher

(1) On retrouve ces mêmes expressions dans le chap. CXI [156]. Voir la note 3 de la page 88.

(2) On a déjà vu dans les chap. LXXXVI, LXXXVII, LXXXVIII, LXXXIX et XCII [131, 132, 133, 134 et 137] ce qui concerne les portées des matelots.

(3) Ce chapitre est le XVI [61], qui, entre autres objets, parle du serment des matelots.

(4) Manuscrit, chap. CXVII. *Mariner no s' pot partir de nau sino per tres raons.* Capm. pag. 54. Trad. it. chap. CLII. Voir Cleirac, pag. 20 et 22; Roccus, pag. 43; Targa, pag. 53. La même disposition se trouve dans l'article 1.er de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il faut rapprocher ce chapitre du suivant et des XCIX et CCLII [144 et 297].

(5) Ce chapitre semble offrir avec le suivant une opposition sur laquelle je m'expliquerai dans la note 4 de la page 141.

(6) La traduction italienne et Casaregis font ici un contre-sens. Ils lient la seconde phrase à la première, et mettent au rang des causes qui dégagent le matelot, la mort du patron.

(7) Ce chapitre paroît supposer que le matelot est obligé d'estiver et de désestiver les marchandises, tandis que le chap. XXVIII [73] décide le contraire. On peut les concilier en supposant qu'il s'agit de soins à prendre pendant la traversée, ou qu'on ne trouve personne dans le lieu.

donar lats à la nau, è anar à tota exarcia, è à portar lenya, è aiudar à fer maior à nau, è à totes coses que sien à millorament de aquella es tengut de fer, è ço que pertanga à la nau, mentre será tengut à la nau.

tous les apparaux, porter du bois (1), aider à augmenter les œuvres du navire, et faire toutes les choses nécessaires pour l'amélioration du navire, ainsi que tout ce qui l'intéressera pendant qu'il sera à bord.

Capitol CXI [156].

Raons per que s' pot abstraure lo mariner après que será acordat.

Mariner qui será acordat en nau ò en leny, pus que será scrit en capbreu ò haurá dada palmada al senyor ò al scrivá, no s' pot abstraure de anar al viatge, si donchs per aquestes coses no ú fahia : ço es; per muller à pendre, ò per anar en romiatge è que n' hagues fet vot ans que al viatge se acordás, ò si es mariner de proa per esser panés, ò per esser notxer, ò, si es notxer, per esser senyor : è tot açó que sia menys de frau.

Chapitre CXI [156] (2).

Motifs pour lesquels un matelot peut s'excuser après s'être enrôlé.

Le matelot enrôlé dans un navire ne peut, après qu'il sera inscrit sur le rôle (3), ou qu'il aura donné la main au patron, s'excuser du voyage (4) que par les motifs suivans; savoir : pour prendre une femme; pour aller en pèlerinage dont il auroit fait vœu avant de s'être enrôlé pour le voyage; ou, s'il est matelot de proue, pour devenir matelot de poupe ou contre-maître; ou, s'il est contre-maître, pour devenir patron; pourvu que tout cela soit fait sans fraude.

Capitol CXII [157].

De mariner qui fugirá.

Mariner qui será acordat en nau ò en leny è fugirá, pus que será acordat è haurá iurat servir, es degut que la nau ne logue altre en loch d'aquell. E si costa mes de loguer, deu restituir lo mes que l'altre haurá rebut, ab que sia semblant de aquell mariner en marinatge.

Chapitre CXII [157] (5).

Du matelot qui fuira.

Si un matelot quitte le navire après avoir été enrôlé et avoir prêté serment de servir, et que le patron en loue un autre à sa place qui coûte davantage de salaire, le matelot fugitif doit payer l'excédant de ce qui sera payé à l'autre (6), pourvu toutefois qu'il soit également propre au service.

(1) Une disposition semblable est dans le second des chapitres inédits de la compilation rhodienne.

(2) Manuscrit, chap. CXVIII. *Mariner no spot s'trer d'anar al viatge.* Capm. pag. 55. Trad. it. chapitre CLIII. Voir Cleirac, pag. 20 et 22; Targa, pag. 35, 53; Roccus, pag. 43. On trouve les mêmes principes dans les articles 1 et 18 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il faut rapprocher ce chapitre des chapitres LX, XCIX, CV, CXVII, CXXXVIII et CCLII [105, 144, 150, 162, 183 et 297].

(3) Ce mot m'a paru plus convenable pour rendre *cap-breu* dérivé sans doute de *caput breve*, que celui de *chapitre-bref* employé par Boucher. Capmany a traduit par *rolde* qui en espagnol signifie *rôle*.

(4) Il paroît y avoir quelque différence entre les motifs énoncés dans ce chapitre et ceux qu'énonce le chapitre précédent. On pourroit peut-être établir une conciliation en faisant remarquer que dans l'un il est question du matelot embarqué, et dans l'autre du matelot engagé. Le texte présente évidemment un appui à cette distinction. Je dois reconnoître cependant que les chapitres suivans ne paroissent pas admettre de distinction lorsqu'ils parlent des matelots qui manquent à leurs engagemens.

(5) Manuscrit, chap. CXIX. *Mariner qui fugirá de nau ò de leny.* Capm. pag. 55. Trad. it. chap. CLIV. Voir Cleirac, pag. 439; Roccus, pag. 43; Émérigon, t. I.er, pag. 389. Ce chapitre est emprunté du chapitre XLIII de l'Assise des bourgeois, et du chap. XV du livre IV du Statut de Marseille. On trouve les mêmes dispositions dans les chap. I et IV de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. On peut rapprocher ce chapitre du suivant et du chap. CCXXIII [268].

(6) On trouve les mêmes principes dans les articles 5 et 6 des Rôles d'Oléron.

Capitol CXIII [158].

Esmena del precedent.

Segons que diu en lo capitol desusdit: mariner qui fugirá aprés que será acordat es tengut si aconseguit es, si lo senyor de la nau ne ha à logar altre per la falla que aquell li haurá feta è costa mes que l' senyor de la nau no dava à aquell, que li es tengut de retre è de donar tot ço que costará mes que ell no havia, à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny ab qui ell será acordat. Mas, es en axí à entendre, que aquell mariner fugirá en aquell loch meteix on será acordat; mas no diu ne declara, si algun mariner será acordat en alguna nau ò en algun leny, è la nau ò lo leny será partit ab los mariners ensemps de aquell loch on los acordá, è será en algun loch altre estrany, si algun mariner li fugirá, de que li es tengut è de que no. E perçó que en lo capitol desusdit no ú esclareix, los antichs qui primerament anaren per lo mon volgueren ho esclarir è fer aquesta esmena, per ço que algun contrast ò algun mal no se n' pusca crexer è dien axí: que tot mariner qui fugirá à alguna nau ò algun leny en loch estrany, si es aconseguit ò trobat en algun loch, ell es tengut de pagar è restituir tot dan è tot destrich è tot interes que aquell senyor de aquella nau ò leny haurá sostengut, ne haurá à sostenir per raó del fugir que ell haurá fet; è sie n' cregut per sa simpla paraula. E si lo dit mariner no ha de que ú pusca fer, ne esmenar, deu esser prés è més en poder de la senyoria, è star tant prés tro haia satisfet lo dan è lo destrich è l'interes que aquell senyor de aquella nau ò leny dirá ne haurá sostengut; è sie n' cregut per sa simpla pa-

Chapitre CXIII [158] (1).

Correction du précédent chapitre.

Il est dit dans le chapitre précédent que le matelot qui fuira après avoir été enrôlé est obligé, si le patron a besoin d'en louer un autre qui lui coûte plus que ce qu'il donnoit au premier, de rendre tout ce qu'il en coûtera de plus au patron envers qui il s'étoit enrôlé. Mais il faut entendre par-là que le matelot s'enfuie du même lieu où il aura été enrôlé. Il n'est pas dit de quoi est tenu le matelot enrôlé dans un navire qui, étant parti avec tous les matelots du lieu où l'enrôlement a été fait, et se trouvant en pays étranger, s'enfuit.

Pour que le chapitre ci-dessus fût éclairci, les anciens qui les premiers allèrent par le monde ont voulu l'expliquer, et faire cette correction, afin qu'aucune dispute ni aucun tort ne pût s'ensuivre; ils ont dit que tout matelot qui abandonnera un navire en pays étranger, s'il est trouvé en quelque lieu, est tenu de payer et rendre tous dommages-intérêts et dépenses que le patron aura soufferts ou devra souffrir en raison de sa fuite : sur quoi le patron sera cru sur sa simple parole.

Si le matelot n'a pas de quoi payer cette indemnité, il doit être pris et mis au pouvoir de la justice, et rester en prison jusqu'à ce qu'il ait payé les dépenses et dommages-intérêts que le patron déclarera avoir soufferts (2); et le patron sera cru sur sa simple parole comme il a été dit.

(1) Manuscrit, chap. CXX. *Mariner qui fugirá de nau ò de leny.* Capm. pag. 56. Trad. it. CLV. Voir Cleirac, pag. 439; Émérigon, t. I.er, pag. 389. Le chap. CCXXIII [268] est presque identique.

(2) On trouve le même principe dans l'article 4 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

raula, axí com desus es dit. E per l'esclariment desusdit son feta aquesta esmena.

C'est pour donner cet éclaircissement qu'a été faite cette correction.

Capitol CXIV [159].

De remolcar altra nau.

Encara, mariner es tengut que vaia à remolcar nau ò leny, per entrar en port, si lo notxer li ú comanda, salvant que no sien lurs enemichs.

Chapitre CXIV [159] (1).

De la remorque d'un autre navire.

Encore, le matelot est obligé d'aller remorquer un navire pour entrer dans le port, si le contre-maître le lui ordonne, à moins que ce navire ne soit leur ennemi (2).

Capitol CXV [160].

De roba trobada en mar, è de mariner qui vá per milles.

Encara, es tengut mariner, que si troba alguna cosa pusque será tengut à la nau, que la nau ne ha tres parts è los mariner una, sien molts mariners ò pochs; è si son en mar è veen res que fos mercaderia, ells hi deuen anar ò altra cosa sense mercaderia, sol que l' senyor de la nau los ho comanda; è deuen ne haver axí com desus es dit. E perçó pren tan gran part lo senyor, com menjan è prenen son loguer. E si algun senyor de leny loga son leny à altre, aquell ho deu pendre que loga lo leny è fa la messió. E si aquell mor ans del terme, que será sobre leny, les coses à aquell se deuen pagar. Encara, es tengut lo mariner à la nau, que si va per raó de millas, que la ha à seguir anant tro al cap del mon. E

Chapitre CXV [160] (3).

De la marchandise trouvée en mer, et du matelot qui va au mille.

Encore, si un matelot trouve quelque chose pendant qu'il est enrôlé, le navire en a trois parts, et les matelots, qu'ils soient en grand ou en petit nombre, en ont une : s'ils sont en mer et voient quelques objets qui seroient marchandises, ils doivent aller les chercher, et même quand ce ne seroit pas de la marchandise, pourvu que le patron le leur ordonne; et ils doivent y avoir part, comme il a été dit. Le patron y prend une plus grande part, parce qu'il leur donne la nourriture et le salaire. Si quelque patron loue son navire à un autre, celui-ci, puisqu'il fait la dépense (4), doit avoir la part des choses trouvées; et s'il meurt à bord avant le terme convenu, le prix de ces choses doit être payé à sa succession.

Encore, le matelot, s'il s'est loué au mille (5), doit suivre le navire, dût-il aller au bout du monde; si, par événement, le navire revient

(1) Manuscrit, chap. CXXI. *Mariner es tengut que ajut à remolcar nau ò leny.* Capm. pag. 57. Trad. it. chap. CLVI. Voir Targa, pag. 53. Ce chapitre a quelque rapport avec l'article 20 des Rôles d'Oléron.

(2) Boucher croit que le navire qu'il s'agit de remorquer est celui même sur lequel est le matelot. Cependant la rubrique le mettoit sur la voie par le mot *altra*. Il auroit dû aussi s'en rapporter à la traduction italienne, à celle de Mayssoni et à celle de Capmany.

(3) Manuscrit, chap. CXXII. *Mariner es tengut que si troba alcuna cosa* [*que n' á haver lo quart*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 57. Trad. it. chap. CLVII. Voir Cleirac, pag. 38; Targa, pag. 157. Il faut rapprocher ce chapitre du CCVII [252].

(4) Boucher traduit, *doit prendre le navire, parce qu'il le loue.* Le Consulat ne dit pas un mot de cela; il attribue au locataire du navire la part de la trouvaille, par la raison qu'il est substitué au propriétaire ou au patron primitif, et que, faisant les dépenses du navire, il doit en avoir le profit. Les chap. CXVI, CXXXVII et CCLII [161, 182 et 297] traitent du cas ou un patron substitue un autre à sa place.

(5) Ce mode de location est le seul dont on ne trouve point de traces dans les législations ou usages antérieurs au Consulat. Il est difficile de deviner comment on arbitroit les distances parcourues. Ce n'est pas la seule fois qu'on ait à regretter que Capmany n'ait pas accompagné sa traduction d'un commentaire, pour expliquer du moins les termes et les usages locaux.

si per ventura la nau será tornada allá de on será partida fet viatge, è que no y será tornada ab aquella mercaderia, è que haya descarregat en altra part, lo mariner no li es tengut. Mas, si la nau descarregat no ha, lo mariner li es tengut de anar per millas. E perçò fon fet aquest capitol; car molt senyor de leny ò de nau será endeutat, è no volrá tornar en sa terra per malmirent que hi será, ò perçó car haurá pór que no li encanten la nau, è axí tos-temps tendria los mariners.

au lieu d'où il est parti après avoir fait le voyage, et y retourne avec d'autres marchandises que celles qu'il a emportées, et décharge ailleurs, le matelot est libre; mais, si le navire n'a pas déchargé, le matelot doit continuer à naviguer (1) par milles. Le motif pour lequel a été fait ce chapitre est que beaucoup de patrons se trouvent chargés de dettes, et ne veulent pas retourner chez eux parce qu'ils y seroient mal vus, ou parce qu'ils craignent qu'on ne fasse vendre leur navire; et ainsi ils retiendroient toujours les matelots (2).

Capitol CXVI [161].

Condicions de patró à mariners.

Lo mariner es tengut, que si hirá en viatge, que no deu anar sino là on lo senyor li haurá fet entenent al començament del viatge; è si lo senyor vén la nau, ell deu donar nau al mariner en que se n' torn à fer sos ops. E si leva viatge com haurá anat là on devia anar, è ell haurá descarregat ò desorrat, è lo senyor de la nau haurá levat viatge, è será en loch de recobro de mariners, lo mariner no li es tengut, è lo senyor de la nau no lo n' pot forçar. E si la nau no será en loch de recobro, que no pusca haver mariners, aquells mariners lo deuen seguir, è que sien pagats segons l'altre viatge, è per raó de l'altre multiplicat quant leva è quant es l'altre. Aquest capitol fon fet perçó com la nau perdria son viatge; è perçó nau no pot perdre son viatge per mariners. Mas, si lo senyor de la nau ò del leny met altre hom sobre si,

Chapitre CXVI [161] (3).

Obligations du patron envers le matelot.

Le matelot, lorsqu'il est en voyage, ne doit aller qu'au lieu où le patron lui aura indiqué au commencement de la traversée; et si le patron vend son navire, il doit fournir au matelot un autre navire pour s'en retourner faire ses affaires (4). Si, lorsqu'il sera ar vé à sa destination et qu'il aura déchargé ou délesté, il entreprend un nouveau voyage et se trouve dans un lieu où il y aura des matelots, il ne peut contraindre les siens à voyager avec lui; mais, si le navire est dans un lieu où l'on ne puisse avoir des matelots, ceux qu'il avoit loués doivent le suivre, pourvu qu'il les paie proportionnellement au prix convenu pour le voyage fini, en calculant les circonstances de l'un et de l'autre.

Ce chapitre a été fait parce que le navire perdroit son voyage; car un navire ne peut pas perdre son voyage à cause des matelots (5): mais, si le patron met un autre à sa place, le matelot n'a plus d'obligation envers son

(1) Capmany a traduit *anar* par *gagnar,* qui signifie *gagner :* c'est un contre-sens, ou une faute d'impression.

(2) Boucher fait un contre-sens en traduisant, *ainsi tout le temps doivent tenir les mariniers.* Il ne s'agit pas d'obliger les matelots à continuer leur service.

(3) Manuscrit, chap. CXXIII. *Mariner no es tengut d'anar, sino là on lo senyor li aurá fet entenent.* Capm. pag. 58. Trad. it. chap. CLVIII. Voir Targa, pag. 58; Valin, t. I.er, pag. 502. Ce chapitre est conforme au chap. LXIII de l'Assise des bourgeois; on peut le rapprocher des chap. XCIX et CV [144 et 150].

(4) Il faut voir les chap. CVI et CVII [151 et 152], qui traitent du même objet.

(5) La même disposition se trouve dans le chap. XCIX [144].

la convinença no es tenguda de mariner à senyor de nau, pus ell será desposseit de la senyoria.

patron, puisque celui-ci aura perdu son commandement (1).

Capitol CXVII [162].

Mariner com es tengut de fer lo comandament del senyor ò del notxer.

Mariner es tengut de fer tot comandament de senyor de nau ò de leny ò del notxer, ab que no sia à servey d'altra nau ne d'altre leny; mas tot servey que pertanga à la nau es tengut de fer.

Chapitre CXVII [162] (2).

Comment le matelot doit obéir aux ordres du patron ou du contre-maître.

Le matelot est obligé d'obéir à tout ordre du patron ou du contre-maître, pourvu que ce ne soit pas pour le service d'un autre navire (3); mais il est obligé de faire tout le service qui est relatif au navire pour lequel il s'est loué.

Capitol CXVIII [163].

De mariner qui fará rasa contra son senyor.

Encara, mariner qui fará rasa contra son senyor de nau ò de leny, deu perdre la meytat del loguer è la roba que haurá en la nau; è deu esser gitat de la nau. E si leva armes contra son senyor, tots los mariners lo deuen pendre, è ligar, è metre en presó, è menarlo à la senyoria: è aquells qui pendre no l' volran, deuen perdre la roba è l' loguer que hauran ò haver deuran per aquell viatge.

Chapitre CXVIII [163] (4).

Du matelot qui aura une querelle avec son patron.

Encore, le matelot qui aura une querelle avec son patron doit perdre la moitié du salaire, ainsi que la pacotille qu'il aura à bord, et en être chassé. S'il emploie des armes contre son patron, tous les matelots doivent le prendre, le lier, le mettre en prison, et le conduire à la justice; et ceux qui ne voudront pas le saisir doivent perdre leurs pacotilles, et les salaires qu'ils auront ou devront avoir pour ce voyage.

Capitol CXIX [164].

De mariner qui tocará iradament son senyor.

Encara, mariner qui tocará iradament son senyor es periur è bara, è deu

Chapitre CXIX [164] (5).

Du matelot qui dans sa colère frappera son patron.

Encore, le matelot qui, dans sa colère, frappera son patron, est réputé parjure et

(1) Le chap. CXXXVII [182] paroît, dans sa disposition finale, opposé à cette décision: mais on peut trouver la conciliation dans le chap. CCLII [297], d'après lequel les matelots qui ont agréé le remplaçant sont obligés envers lui. Voir les chap. CXXXVII et CXXXVIII [182 et 183].

(2) Manuscrit, chap. CXXIV. *Mariner es tengut de fer comendament de nau.* Capm. pag. 59. Trad. it. chap. CLIX. Voir Targa, pag. 58. Ce chapitre a quelques rapports avec le troisième chapitre inédit de la compilation rhodienne. L'article 11 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340 y est conforme.

(3) Mais le chap. CIII [148] contient une exception fondée sur la nécessité de prêter secours à un autre navire.

(4) Manuscrit, chap. CXXV. *Mariner qui fará rassa.* Capm. pag. 59. Trad. it. chap. CLX. Voir Cleirac, pag. 50 et 52; Targa, pag. 84; Casaregis, disc. CXXXVI, n. 7; Émérigon, t. Iᵉʳ, pag. 379. Ce chapitre se retrouve presque littéralement dans l'article 5 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il faut rapprocher ce chapitre des deux suivants.

(5) Manuscrit, chap. CXXVI. *Mariner qui tocará iradament son senyor.* Capm. pag. 59. Trad. it. chap. CLXI. Voir Targa, pag. 84; Casaregis, disc. CXXXVI, n. 7; Émérigon, t. Iᵉʳ, pag. 379.

esser prés en persona è perdre tot quant haurá.

traitre; il doit être arrêté et perdre tout ce qu'il aura.

Capitol CXX [165].

De mariner com deu comportar son senyor.

Encara, mariner es tengut de acolorar son senyor de nau, si li diu vilania; è si li corre desobre, lo mariner deu fugir fins à proa, è deuse metre de lats de la cadena. E si lo senyor hi passa, ell li deu fugir de la altra part, è si lo senyor lo encalça de l'altra part, pot se n' defendre lo mariner, levantne testimonis com lo senyor l'a encalçat; que el senyor no deu passar la cadena.

Chapitre CXX [165] (1).

Comment le matelot doit supporter son patron.

Encore, le matelot est obligé de supporter son patron s'il lui dit quelque injure; si le patron court sur lui, le matelot doit fuir jusqu'à la proue, et se mettre du côté de la chaine; si le patron y passe, il doit fuir de l'autre côté : mais, si le patron le poursuit de l'autre côté, le matelot peut se défendre, en prenant des témoins que le patron l'a poursuivi; car le patron ne peut passer la chaine.

Capitol CXXI [166].

Mariner qui exirá en terra.

Encara, mariner es tengut de no exir en terra ne anar sens paraula del notxer ò del scrivá, salvant lo manament del senyor, que en la nau haia res à fer.

Chapitre CXXI [166] (2).

Du matelot qui ira à terre.

Encore, le matelot est tenu de ne pas aller à terre sans permission du contremaître ou de l'écrivain, à moins que le patron n'eût donné la permission de sortir lorsqu'il n'y auroit rien à faire à bord (3).

Capitol CXXII [167].

Mariner qui emblará.

Encara, mariner qui emblará roba ò exarcia ò haver qui sia en la nau, deu perdre son loguer è la roba que haurá en la nau : è lo senyor lo pot pendre è metre en un cep, è tenir prés mentre sia en aquell viatge; è puys, si l' vol metre en poder de la senyoria, pot ho fer.

Chapitre CXXII [167] (4).

Du matelot qui volera.

Encore, le matelot qui volera des marchandises, des agrès ou effets qui sont à bord, doit perdre son salaire, et la pacotille qu'il aura dans le navire; et le patron peut le prendre, le mettre aux fers et le tenir prisonnier pendant tout le voyage; et après, s'il veut le mettre au pouvoir de la justice, il en a le droit.

(1) Manuscrit, chap. CXXVII. *Mariner deu acolorar son senyor.* Capm. pag. 60. Trad. it chap. CLXII. Voir Cleirac, pag. 18; Valin, t. I.er, pag. 522; Émérigon, t. I.er, pag. 378, 380. Le principe de ce chapitre est dans l'article 12 des Rôles d'Oléron.

(2) Manuscrit, chap. CXXX. *Mariner no deu exir ne anar en terra menys de comendament.* Capm. pag. 60. Trad. it. chap. CLXIII. Ce chapitre est conforme à la première partie de l'article 5 des Rôles d'Oléron. La même disposition est répétée dans les chap. CXXIV, CXXVI et CXXIX [169, 171 et 174]. On en trouve de semblables dans les articles 12 et 15 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

(3) La traduction italienne, et Casaregis dans son commentaire, se bornent à dire qu'en l'absence du patron le matelot a besoin, pour sortir, de la permission du contre-maître ou de l'écrivain. Cela est vrai, sans doute; mais ce n'est pas exactément la traduction du Consulat.

(4) Manuscrit, chap. CXXVIII. *Mariner qui emblará roba.* Capm. pag. 60. Trad. it. chap. CLXIV. Voir Targa, pag. 51. Ce chapitre est conforme aux chap. II et III de la troisième partie et au troisième chapitre inédit de la compilation rhodienne. On trouve les mêmes dispositions dans les articles 19 et 21 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

Capitol CXXIII [168].

Mariner qui gitará vianda acordadament.

Encara, mariner qui gitará vianda ò vi, ço es, acordadament, deu perdre lo loguer è la roba que haurá en la nau è star à mercé del senyor de la nau.

Capitol CXXIV [169].

Pena de mariner que ix de nau sens licencia.

Segons que en un capitol qui desus es dit, mariner no deu exir de nau sens paraula è sens voluntat del senyor de la nau ò del notxer ò del scrivá ò de aquell qui romandrá en la nau qui haurá loch de comandament; è al capitol qui ia desus es dit no esclareix ne certifica, aquell mariner de que es tengut è de que no, qui sens paraula exirá de nau ò de leny. E perçó que entre los senyors de les naus ò dels lenys, è los mariners qui ab ells seran, è exiran, no pusca haver algun contrast; los nostres antichs antecessors esclarexen aquest capitol de mariners qui sens paraula se n'iran de la nau ò del leny, è sens voluntat del senyor ò de aquell qui tendrá loch de comandament, en axí: mariner qui fará ò cometrá ço que desus es dit, es tengut, que si aquella nau ò leny de on per aytal raó com desus es dita exirá ò será exit, pendrá dan per causa com ell ne será exit, ell es tengut de esmenar tot aquell dan, que aquella nau ò aquell leny haurá prés per culpa d'aquell ò d'aquells qui axí seran exits. E si

Chapitre CXXIII [168] (1).

Du matelot qui jettera malicieusement des vivres.

Encore, le matelot qui jettera malicieusement des vivres ou du vin, doit perdre son salaire, ainsi que la pacotille qu'il aura dans le navire, et il doit rester à la merci du patron (2).

Chapitre CXXIV [169] (3).

De la peine du matelot qui sort du navire sans permission.

Il a été dit dans un chapitre précédent (4) que le matelot ne doit point sortir du navire sans la permission et le consentement du patron, ou du contre-maître, ou de l'écrivain, ou de celui qui restera à bord et aura le commandement; mais ce chapitre n'éclaircit ni ne décide à quoi sera obligé le matelot qui sans permission sortira du navire : afin qu'entre les patrons et les matelots qui seront avec eux et qui sortiront, il ne puisse y avoir aucune discussion, nos ancêtres ont éclairci ce chapitre sur les matelots qui s'en iront du navire sans la permission et sans le consenteement du patron, ou de celui qui commande en sa place.

Voici de quelle manière. Le matelot qui fera ou commettra ce qui a été dit ci-dessus, si le navire d'où, comme il a été dit, il sortira ou sera sorti, éprouve quelque dommage par cette absence, est obligé d'indemniser de tout le dommage que le navire aura éprouvé par faute de celui ou de ceux qui de cette manière en seront sortis.

Si ces matelots n'ont pas de quoi payer le

(1) Manuscrit, chap. CXXIX. *Mariner qui gitará vianda ne vi acordadament.* Capm. pag. 61. Trad. it. chap. CLXV. Voir Targa, pag. 54; Valin, t. I.er, pag. 522.

(2) Le chapitre précédent explique ce que le patron a droit de faire.

(3) Manuscrit, chap. CXXXI. *Mariner no deu axir de nau sens paraula.* Capm. pag. 61. Trad. it. chap. CLXVI. Voir Cleirac, pag. 20. Ce chapitre est emprunté du chap. XXVI de la troisième partie de la compilation rhodienne, et de l'article 5 des Rôles d'Oléron. Il est conforme aux articles 13, 14 et 15 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. On trouve la même disposition dans le chap. CCXXIII [268]; on doit encore rapprocher ce chap. des CXXI et CXXIX [166 et 174].

(3) Ce chapitre est le CXXI [166] ci-dessus.

aquells mariners no han de que puscan esmenar è retre aquell dan, que aquella nau ò aquell leny haurá prés per culpa d' ells, à aquell de qui será, ells deuen esser présos è mesos en presó en poder de la senyoria, è star tant tro que ells haien satisfet à aquell de qui aquella nau ò aquell leny será, tot lo dan que per culpa d'ells será fet ò que se n' sien avenguts ab ell. E si los dits mariners exiran en terra en alguns lochs on lo senyor de la nau ò del leny será, per recaptar son nolit ò per nolieiar sa nau ò son leny ò per qualque raó, lo senyor de la nau será en terra; è si per aquell exir que l's mariners faran en terra, è sens paraula del senyor ò d'aquell que ell haurá iaquit en son loch hi exiran, si lo senyor de la nau ne perdrá nolit ò n' sostendrá algun dan, aquells mariners li son tenguts de tot aquell nolit à retre, è aquell dan esmenar, que per culpa d'ells haurá sostengut ò perdut. E si ells no haurán de que retre ne de que puscan esmenar, deune esser fet axí com desus es dit. E fon fet perçó aquest capitol, car molt mariner cuyda valer tant, que li es semblant que l' senyor de la nau ne l' notxer ne hom qui en la nau sia, no haia ne valega tant com ell; è no li es semblant que res que ell faça pusca tornar à dan; per que tot mariner se deu guardar com exirá de nau è com no, perçó que la pena que desus es dita no li pusca venir desus.

dommage que le navire aura souffert par leur faute, à celui à qui il appartiendra, ils doivent être pris, et mis en prison au pouvoir de la justice, et rester jusqu'à ce qu'ils aient payé à celui à qui ce navire appartient, tout le dommage arrivé par leur faute, ou bien jusqu'à ce qu'ils se soient accordés avec lui.

Si des matelots vont à terre en quelque lieu où le patron sera pour percevoir son fret ou pour fréter son navire, ou lorsque pour toute autre raison il sera à terre, et que, par cette sortie des matelots sans le consentement du patron ou de celui qu'il aura laissé à sa place, le patron perde son fret ou souffre quelque dommage, ces matelots sont obligés de lui rendre tout le fret qu'il aura perdu, et de l'indemniser de tout le dommage qu'il aura souffert par leur faute. S'ils n'ont pas de quoi payer ou de quoi réparer le dommage, on doit agir comme il a été dit ci-dessus.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de matelots s'imaginent valoir tant, qu'il leur semble que le patron, le contre-maître, ni quelque autre qui soit à bord, ne vaut autant qu'eux, et il leur semble que rien de ce qu'ils font ne peut être mal : ainsi tout matelot doit prendre garde de ne pas sortir du navire, s'il veut que la peine ci-dessus ne puisse lui être appliquée.

Capitol CXXV [170].

De mariner qui s' despulla.

Encara, mariner no s' deu despullar, si no es en port exivernador. E si ho fá, per quascuna vegada deu esser surt en mar ab la veta del morgonal per tres ve-

Chapitre CXXV [170] (1).

Du matelot qui se déshabille.

Encore, un matelot ne doit point se déshabiller, si ce n'est dans un port d'hivernage (2); et s'il le fait, il doit, à chaque fois, être plongé trois fois dans la mer, avec la drisse des encochures; après une troisième réci-

(1) Manuscrit, chap. CXXXII. *Mariner no s'despull sino en port exivernador.* Capm. pag. 62. Trad. it. chap. CLXVII. Voir Cleirac, pag 20, Targa, pag. 54.

(2) On a vu, t. I.er, pag. 138, que du temps des Romains et au moyen âge la navigation étoit interdite en hiver.

gades; è de tres vegades avant, deu perdre lo loguer è la roba que ha en la nau.

dive, il doit perdre son salaire et les effets qu'il aura à bord (1).

Capitol CXXVI [171].

Mariner no s' deu partir del leny pus comença à carregar.

Encara, mariner es tengut que no s' partesca del leny, pus comença à carregar en loch perillos, menys de voluntat del senyor ò notxer. E si ú fá, es tengut de esmenar tot dan que la nau ò l' leny sostendrá per culpa d' ell.

Chapitre CXXVI [171] (2).

Le matelot ne peut s'en aller du navire aussitôt qu'il commence à charger.

Encore, le matelot est obligé de ne plus quitter le navire aussitôt qu'il commencera à charger en lieu périlleux (3), si ce n'est du consentement du patron ou du contre-maître; et s'il le fait, il est tenu de réparer le dommage que le navire éprouvera par sa faute.

Capitol CXXVII [172].

De mariner qui vén ses armes.

Encara, lo mariner no pot vendre ses armes, entró que haia fet lo viatge. E si ho fa, deu estar à mercé del senyor de la nau ò del leny.

Chapitre CXXVII [172] (4).

Du matelot qui vend ses armes.

Encore, le matelot ne peut vendre ses armes (5) jusqu'à ce qu'il ait fait le voyage; et s'il le fait, il doit être à la merci du patron.

Capitol CXXVIII [173].

Mariner no deu traure res de nau sens licencia.

Encara, mariner no pot res traure de nau, si no ú mostrá al guardiá ò al scrivá ò al notxer. E si ú fa, deulí esser demanat per ladronici.

Chapitre CXXVIII [173] (6).

Le matelot ne doit rien tirer du navire sans permission.

Encore, le matelot ne peut rien tirer du navire s'il ne le fait connoître au gardien, ou à l'écrivain, ou au contre-maître (7); et s'il le fait, on doit le traiter comme voleur.

(1) Cette confiscation du salaire et des pacotilles est déjà prononcée pour d'autres cas dans les chapitres CXXII et CXXIII [167 et 168].

(2) Manuscrit, chap. CXXXIII. *Mariner es tengut que nos'partesca de nau ò leny.* Capm. pag. 63. Trad. it. chap. CLXVIII. Voir Cleirac, pag. 21; Targa, pag. 54. On trouve les mêmes principes dans l'article 10 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il y a lieu de rapprocher ce chapitre des CXXI et CXXIV [166 et 169].

(3) Les chap. CIX, CXXI et CXXIV [154, 166 et 169], ne contiennent pas cette restriction.

(4) Manuscrit, chap. CXXXIV. *Mariner no pot vendra les sues armes.* Capm. pag. 63. Trad. it. chap. CLXIX. Voir Targa, pag. 54. On trouve le même principe dans l'article 8 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

(5) Ce n'est que dans le chap. CXXXIII [178] ci-après qu'il est question de l'obligation imposée au matelot d'être muni d'armes. On trouve ici une des preuves nombreuses du peu d'ordre qui existe dans la classification des chapitres du Consulat.

(6) Manuscrit, chap. CXXXV. *Mariner no deu res trer de nau.* Capm. pag. 63. Trad. it. chap. CLXX. Voir Targa, pag. 54; Valin, t. I.er, pag. 523. On trouve les mêmes principes dans les articles 19 et 21 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

(7) On trouve ici la sanction de la même défense contenue dans le chap. XVI [61].

Capitol CXXIX [174].

Mariner no deu dormir en terra.

Encara, mariner no deu dormir, sens paraula del senyor de la nau, en terra; è si ho fá, es periur.

Chapitre CXXIX [174] (1).

Le matelot ne doit point coucher à terre.

Encore, le matelot ne doit point coucher à terre sans la permission du patron; et s'il le fait, il est parjure.

Capitol CXXX [175].

Mariner deu donar exarcia davant nau, è ormeiar.

Encara, mariner es tengut è deu donar exarcia davant la nau è ormeiar, ò y sia lo notxer ò no y sia. Mas no n' gosa levar que desormeig, si no n' ha comandament.

Chapitre CXXX [175] (2).

Le matelot doit larguer les câbles au navire et appareiller.

Encore, le matelot est obligé et doit larguer les câbles au-devant du navire (3) et appareiller, que le contre-maître y soit ou non; mais il lui est interdit de rien lever pour désappareiller, s'il n'en a pas reçu l'ordre.

Capitol CXXXI [176].

De barquer.

Encara, es tengut mariner, si es barquer, de posar tots los homens en terra, è que s' decalç. E si no ú fa ò no ú vol fer, deu pagar tota messió que hom ne faça.

Chapitre CXXXI [176] (4).

Du patron de la chaloupe.

Encore, le matelot est tenu, s'il dirige la chaloupe, de mettre tous les hommes à terre, et de se déchausser pour ce travail; s'il ne le fait ou ne veut pas le faire, il doit payer tout ce qui pourra en coûter à chacun.

Capitol CXXXII [177].

Mariner deu anar à molí.

Encara, es tengut mariner, que si lo senyor ò l'escrivá de la nau lo volrá trametre à molí, que y deu anar: è es tengut de fer tots servicis que pertangan à la nau.

Chapitre CXXXII [177] (5).

Le matelot doit aller au moulin.

Encore, si le patron ou l'écrivain du navire veulent envoyer un matelot au moulin, il doit y aller; et il doit faire tous les services qui concernent le navire (6).

(1) Manuscrit, chap. CXXXVI. *Mariner no deu dormir en terra.* Capm. pag. 64. Trad. it. chap. CLXXI. Voir Cleirac, pag. 20. Ce chapitre peut avoir été emprunté du chap. XVII du livre IV du Statut de Marseille, et de l'article 3 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. On trouve les mêmes dispositions dans les articles 9, 12 et 15 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il faut rapprocher ce chap. des CXXI et CXXIV [166 et 169] ci-dessus; le chap. CI [146] déclare même que le patron ne doit pas de nourriture au matelot qui ne couche pas à bord.

(2) Manuscrit, chap. CXXXVII. *Mariner es tengut de donar exarcia davant nau.* Capm. pag. 64. Trad. it. chap. CLXXII. Voir Targa, pag. 54; Émérigon, t. I.er, pag. 378.

(3) Boucher traduit, *dans le navire.* Le texte apprend assez qu'il faut dire, *au devant, à la proue du navire.*

(4) Manuscrit, chap. CXXXVIII. *Mariner es tengut de posar los homens en terra.* Capm. pag. 64. Trad. it. chap. CLXXIII.

(5) Manuscrit, chap. CXXXIX. *Mariner es tengut que si lo senyor vol trametra à molí, que y deu anar.* Capm. pag. 64. Trad. it. chap. CLXXIV. Voir Valin, t. I.er, pag. 516.

(6) On trouve les mêmes dispositions dans les chap. CX et CXVII [155 et 162] ci-dessus.

CAPITOL CXXXIII [178].

De les armes de mariner.

Encara, es tengut lo mariner de metre les armes que haurá convengudes al senyor de la nau; è si no les hi met, lo senyor les pot comprar sobre son loguer sens voluntat del mariner, è l'escrivá deu hi esser.

CHAPITRE CXXXIII [178] (1).

Des armes du matelot.

Encore, chaque matelot est tenu de se munir des armes dont il est convenu avec le patron; et s'il ne le fait pas, le patron peut les acheter sur son salaire, sans son consentement, en présence de l'écrivain.

CAPITOL CXXXIV [179].

Mariner no deu derenclir la nau.

E los mariners no deuen derenclir la nau, part lo temps que han star en aquell viatge; è en axí com la nau ò leny guanyará del nolit, è mariners crexer de lurs loguers.

CHAPITRE CXXXIV [179] (2).

Le matelot ne doit pas abandonner le navire.

Les matelots ne doivent point abandonner le navire pendant le temps qu'ils seront dans le voyage (3); et de même que le navire gagnera de fret, leurs salaires seront augmentés (4).

CAPITOL CXXXV [180].

Mariners deuen dessorrar è sorrar, carregar è descarregar.

Mariners son tenguts de desorrar è de sorrar là on la nau començará lo viatge, è de stibar la roba è los havers è descarregar ab la barca ò ab barques de la nau ò del leny, è puys là on la nau fará port per raó de descarregar l'aver dels mercaders, caxes è lurs armes, è sorrar la nau, è dessorrar, è carregar, è stibar, de qualsque havers sia nolieiat. E si des-

CHAPITRE CXXXV [180] (5).

Les matelots doivent délester et lester, charger et décharger.

Les matelots sont tenus de délester et lester, là où le navire commencera le voyage, d'estiver les marchandises (6) et les effets, et de les décharger avec la chaloupe ou les chaloupes du navire; et ensuite, là où le navire sera forcé de relâcher (7), ils doivent décharger les effets des marchands, leurs malles et armes, lester le navire et le délester, charger et estiver, quelles que soient les marchandises dont le navire soit chargé; et si le navire

(1) Manuscrit, chap. CXL. *Mariner es tengut de metra les armes que aurá promeses.* Capm. pag. 65. Trad. it. chap. CLXXV. Ce chapitre peut avoir été emprunté de l'article 3 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. On trouve les mêmes dispositions dans l'article 8 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Voir la note 5 de la page 149.

(2) Manuscrit, chap. CXLI. *Mariners no deuen delinquir nau.* Capm. pag. 65. Trad. it. chap. CLXXVI. Voir Targa, pag. 53. On trouve la même disposition dans l'article 20 des Rôles d'Oléron.

(3) Mais il est nécessaire de se rappeler que d'après le chap. XCIX [144] le patron n'est pas le maître de substituer, sans le consentement des matelots, un autre voyage à celui pour lequel ils se sont enrôlés.

(4) Voir la note 1 de la page 167.

(5) Manuscrit, chap. CXLII. *Mariners son tenguts de sorrar è de dessorrar.* Capm. pag. 65. Trad. it. chap. CLXXVII. Voir Cleirac, pag. 21; Targa, pag. 54. Ce chapitre a pu être emprunté du chap. XVII du livre IV du Statut de Marseille, et de l'article 8 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(6) Cette décision paroit en opposition avec le chapitre XXIX [74], et le seul moyen de les concilier est de supposer qu'il s'agit ici du cas d'exception prévu par le chapitre qui vient d'être cité.

(7) Il s'agit probablement ici des cas où, pendant le voyage, le navire relâche et a besoin d'être déchargé, puis rechargé par l'effet de quelque accident; et je suis porté à croire qu'il faut suppléer dans le texte, après *per raó*, les mots *d'averia* ou *de mal temps*.

carregará la dita nau là on los mariners deian esser scapoles, no sien tenguts de descarregar ne dessorrar, mas de la nau à ormeiar à comandament del senyor, è tirar entenes è timons en terra, è fer destre en terra, è en mar; è puys no sien tenguts à nau, fet aquest servey damuntdit.

décharge là où les matelots doivent rester libres, ils ne sont pas tenus de décharger (1) ni de délester, mais seulement d'appareiller le navire, selon l'ordre du patron, de mettre à terre les gouvernails et les antennes, de tirer à terre et remettre à flot le navire; et ce service fait (2), ils ne sont plus tenus envers le navire.

Capitol CXXXVI [181].

Mariners deuen tirar leny.

Encara es tengut mariner que si l' senyor del leny lo vol traure en terra ò en fou, que no se n' deu partir tro que l' leny sia en terra ò en fou. E si no l' vol tirar ni metre en fou, que li deu aiudar à ormeiar; è si no ú fa, deu pagar tota messió que per culpa d'ell será feta.

Chapitre CXXXVI [181] (3).

Les matelots doivent tirer le navire à terre.

Encore, le matelot est obligé, si le patron le veut, de tirer le navire à terre ou en digue, et ne peut s'en aller avant que le navire soit en sûreté. Si le patron ne veut pas tirer le navire à terre ou en digue, le matelot doit l'aider à appareiller; et s'il ne le fait pas, il doit payer toute la dépense occasionée par sa faute.

Capitol CXXXVII [182] (3).

De mariner tramés per lo senyor, si es prés.

Si algun mariner que l' senyor de la nau tramet en algun loch, ell hi deu anar: è si es prés ò n' ha algun damnatge, lo senyor li n'es tengut; è si es prés lo deu rembre; emperó, salvant que no l' trameta luny mes de mija milla de la nau, è que sia en loch menys dubtant. E si es prés de cossaris, per força, lo mariner deu haver son loguer, axi bé com si havia fet son viatge. Encara, es tengut lo mariner de fer tot comandament de tot home que l' senyor de la nau ò del leny meta en son loch, si ell roman del viatge.

Chapitre CXXXVII [182] (4).

Du cas où le matelot envoyé par le patron est pris.

Si le patron envoie un matelot quelque part, il doit y aller; et s'il est fait captif, ou s'il en reçoit quelque dommage, le patron en est responsable; même s'il est fait captif, il doit le racheter. Cependant le matelot ne peut être envoyé plus loin qu'un demi-mille du navire, et encore en pays qui ne soit pas suspect (5). Si le matelot est pris par des corsaires, ou par force (6), il doit avoir son salaire de même que s'il eût fait son voyage. Encore, il est obligé à exécuter tous les ordres de tout homme que le patron aura mis à sa place (7), dans le cas où celui-ci ne feroit pas le voyage (8).

(1) Il s'agit du déchargement à la fin du voyage; on rentre alors dans le principe du chap. XXIX [74].

(2) Capmany a remplacé le mot *fet* du texte par *fer*; ce qui l'a entraîné dans un contre-sens.

(3) Manuscrit, chap. CXLIII. *Mariners son tengut que si lo senyor vol trer res en fou*. Capm. pag. 66. Trad. it. chap. CLXXVIII. Voir Targa, pag. 53 et 54. Ce chapitre a pu être emprunté de l'article 8 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(4) Manuscrit, chap. CXLIV. *Mariner qui será prés, que lo senyor l'aja tramés en loch*. Capm. pag. 66. Trad. it. chap. CLXXIX. Voir Cleirac, pag. 25; Targa, pag. 53. Emprunté de l'article 6 des Rôles d'Oléron.

(5) C'est ce que décide le chap. CII [147].

(6) Tous les traducteurs ont réuni *força* à *cossaris*, et disent *par force de corsaires*. Je crois que ce sont deux cas; il peut être arrêté sur la mer ou sur le rivage, et j'ai traduit dans ce sens.

(7) Voir sur cette substitution les chap. CXVI et CCLII [161 et 297].

(8) Boucher traduit, *s'il a été en voyage*, ce qui est un contre-sens. Voir le chapitre suivant et le CCLII [297].

Capitol CXXXVIII [183].

De nau logada à scar, è à que son tenguts los mariners.

Senyor de nau ò de leny, si loga à scar à algun hom, açó que haurá mostrat al logater, alló li haurá à donar per convinent. E si l' logater es trafegador, è los mariners se acorden ab ell, è aquell no l's pot pagar, ell n'es tengut: guartse lo senyor del leny à qui l' haurá logat. E si lo senyor del leny nolieia lo leny à scar à algun mercader, è lo senyor s'es desexit de la messió, è aquell qui haurá nolieiat la fá, en axí es tengut lo mariner à aquell qui l' leny haurá nolieiat, propriament com si era senyor; que senyor será, pus ell dará lo loguer al senyor è als mariners, è fará les messions. E si lo mariner havia alguna convinença ab lo senyor del leny de altre viatge de anar è de tornar, lo mariner no li n'es tengut. E per ço fon fet aquest capitol; car molt bon hom irá per mariner, è será mercader è honrat hom; è vendrá algun hom qui será vilá è haurá diners, è lo bon hom no volrá navegar ab ell; è per aquesta raò lo senyor del leny s'es desexit del mariner, è lo mariner d'ell, pus haurá nolieiat lo leny à son scar. Lo leny com será nolieiat à scar, tots los homens qui havien à servir al senyor, deuen servir al noliejador per aquell cap meteix. E si res se pert per temps, que no ú puscan recobrar, lo nolieiador que l' leny haurá nolieiat, no li n' es tengut de res,

Chapitre CXXXVIII [183] (1).

Du navire frété pour un prix fixe, et à quoi sont tenus les matelots.

Le patron qui frète son navire à quelqu'un moyennant un prix fixe, doit fournir, conformément à son engagement, tout ce qu'il aura promis. Si l'affréteur est de mauvaise foi, et que, les matelots s'étant accordés avec lui, il ne les paie pas, le patron en est responsable (2); car il doit prendre garde à qui il a frété son navire. Si le patron frète son navire à quelque marchand, à un prix fixe, sans se charger des dépenses, lesquelles doivent être faites par l'affréteur, le matelot est obligé envers ce dernier de même que s'il étoit propriétaire; car il est réputé tel, puisqu'il donne le salaire au patron et aux matelots, et fait les dépenses (3). Mais, si le matelot avoit fait avec le patron quelque convention pour un autre voyage d'aller et de revenir, il n'est pas tenu de l'exécuter (4).

Voici pourquoi a été fait ce chapitre : beaucoup d'hommes se louent comme matelots, qui sont marchands ou gens honorables; et viendra quelqu'un qui sera grossier, quoique riche, avec lequel ces gens honorables ne voudroient pas naviguer: par la raison que le patron s'est détaché du matelot, le matelot a le même droit, puisque le patron a frété son navire pour un prix fixe. Quand un navire a été frété pour un prix fixe, tous les hommes qui se sont engagés envers le patron doivent par la même raison servir celui qui a affrété le navire (5).

Si quelque agrès se perd par tempête, de manière qu'on ne puisse le recouvrer, celui qui aura frété le navire ne sera pas obligé de

(1) Manuscrit, chap. CXLV. *Nau ò leny qui s' logará à escar* [*ò à quintarades è portará robas en cuberta*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 67. Trad. it. chap. CLXXX.

(2) Boucher traduit *ne sera tenu à rien;* ce qui est précisément le contraire, ainsi que le prouve la phrase suivante. On retrouve la même décision dans le chap. CXLVIII [193].

(3) La contradiction apparente de cette disposition avec le chap. CXVI [161] est facile à lever, en supposant que le matelot a agréé le remplacement conformément au chap. CCLII [297].

(4) Casaregis me paroît s'être trompé dans l'explication de ce chapitre. Il suppose que le matelot engagé envers le patron auquel il s'étoit loué d'abord, est libéré par le motif *qu'il doit obéissance au patron substitué*. Je ne crois pas que ce soit là le sens. On décide que le matelot est obligé de servir l'affréteur, mais seulement pour ce voyage, et que si ce matelot avoit fait avec le premier patron quelque engagement pour un autre voyage, l'affréteur n'auroit pas droit d'en exiger l'exécution.

(5) Mais seulement pour le voyage entrepris; ils ne sont pas tenus d'en faire un second, ainsi qu'on l'a dit plus haut.

mas que s'aiudará de açó que en lo leny será, si pot : è si compra res que ops sia al leny, al cap del viatge ho pot recobrar, sia exarcia ò vianda que li sobre; que l' senyor del leny no li es tengut de res à comprar sino alló que mostrat li haurá.

le remplacer, mais l'affréteur s'aidera comme il pourra de ce qui sera à bord; et s'il achète quelque chose dont le navire ait besoin, tel qu'appareaux ou supplément de vivres, il aura droit de les reprendre à la fin du voyage (1), car le patron n'est tenu de fournir que ce qu'il aura montré.

Capitol CXXXIX [184].

De patró qui promet de levar ço que no porá.

Senyor de nau ò de leny, qui prometrá à mercaders de levar quantitat de roba ò quintalades, è no porá, lo senyor de la nau es tengut de donar als mercaders leny qui valega tant ò mes que l' seu; è si costa mes de nolit, deu ho ell pagar. E açó es à alt dels mercaders, si ú pendran ò no; è lo senyor de la nau es mester que s'avenga ab los mercaders de ço que promes los haurá. E fon fet aquest capitol, car molt senyor de nau fá de paraula la sua nau ò leny major lo terç ò lo quart que no será.

Chapitre CXXXIX [184] (2).

Du patron qui promet de porter plus qu'il ne peut.

Le patron qui promettra à un marchand de transporter une certaine quantité de marchandises ou de quintaux, et ne le pourra pas, est obligé de procurer à ce marchand un navire qui vaille autant ou plus que le sien; et s'il coûte davantage de fret, il doit le payer (3). Il est à la volonté des marchands de le prendre ou non, et il faut que le patron s'accorde avec eux sur ce qu'il leur a promis. Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons annoncent souvent que leur navire est d'un tiers ou d'un quart plus grand qu'il n'est réellement.

Capitol CXL [185].

De alló meteix.

Senyor de nau ò de leny qui nolieiará a sua nau als mercaders, è prometrá l's de levar mes roba que no porá, lo senyor de la nau es tengut als mercaders, axí com en lo capitol desus es dit; è los mercaders deuen abatre del preu que empres hauran ab lo senyor de la nau de la roba que levará, multiplicant à aquella que

Chapitre CXL [185] (4).

De la même chose.

Le patron qui frétera son navire aux marchands et leur promettra de porter plus de marchandises qu'il ne le pourra, est obligé envers eux comme il a été dit dans le chapitre précédent; et les marchands doivent rabattre sur le prix convenu pour toutes les marchandises le fret de celles qu'il ne pourra pas porter.

(1) On retrouve les mêmes principes dans le chap. CXLIII [188] ci-après.

(2) Manuscrit, chap. CXLVI. *Senyor de nau qui prometrá de levar quantitat de roba.* Capm. pag. 205. Trad. it. chap. CLXXXI. Voir Targa, pag. 91; Roccus, pag. 287; Émérigon, t. I.er, pag. 639. Le principe de ce chapitre se trouve dans l'article 1.er de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(3) On a déjà vu dans les chap. XLIV et XLV [89 et 90] ce qui avoit lieu quand le patron, après s'être engagé à charger des marchandises, refuse de les emporter. Ici et dans le chapitre suivant, on suppose que son navire n'est pas assez grand pour contenir tout ce qu'il a promis de transporter, quoique du reste il ne refuse pas de partir.

(4) Manuscrit, chap. CXLVII. *Senyor de nau qui noliejará la sua nau à mercaders.* Capm. pag. 206. Trad. it. chap. CLXXXII. Voir Cleirac, pag. 37; Targa, pag. 91; Valin, t. I.er, pag. 712. Ce chapitre n'est que la continuation du précédent.

levar no porá. E son fet aquest capitol per aquella raó que s' conté en aquell capitol que desus es dit.

Capitol CXLI [186].

De roba qui s' gastará sobre cuberta.

Senyor de nau qui nolieiará la sua nau à mercaders, à scar ò à quintalades, si lo senyor de la nau metra ò portará roba sobre cuberta, menys de sabuda è de voluntat dels mercaders, si aquella roba que sobre cuberta será mésa è portada, sens voluntat è sens sabuda dels mercaders, se perdrá ò s' gastará, iat sia açó que sia scrita en cartolari, los dits mercaders no son tenguts, en la roba que sobre cuberta será, de fer esmena à aquella roba que per aytal raó será perduda ò gastada. Mas, lo senyor de la nau sia tengut de retre, è de donar tota aquella roba que per la raó desusdita será perduda ò gastada, ò lo valent de aquella, al mercader de qui será. E si lo senyor de la nau no haurá de que pagar, deuse vendre la nau; que personer ni prestador, ne algun altre, no y poden contrastar ne deuen per neguna raó, salvant los mariners per lurs loguers. E si la nau no bastava, è lo senyor de la nau havia bens en altre loch, deuen se n' vendre tants en tro que l' mercader sia entegrat: mas los personers no sien tenguts sino tant solament d'açó que la part valrá que hauran en la nau. Emperó, si el mercader de qui la roba será, haurá dit ò empres ab lo sen[illegible]r de la nau que sol que ell li leu aquella roba, métela en qualque loch ell se volrá, è açó que sia scrit en capbreu ò

Ce chapitre a été fait par les motifs exprimés au précédent.

Chapitre CXLI [186] (1).

Des marchandises qui sont endommagées sur le tillac.

Lorsqu'un patron aura frété son navire pour un prix fixe ou à raison du quintal à des marchands, s'il met ou porte des marchandises sur le tillac sans la connoissance et la volonté de ces marchands, et que ces objets placés sur le tillac soient perdus ou gâtés, encore qu'ils fussent écrits sur le registre, les marchands qui ont affrété le navire ne sont pas obligés d'indemniser ceux à qui appartiennent ces marchandises perdues ou gâtées (2). Mais le patron est tenu de rendre tous les objets qui dans de telles circonstances auront été perdus ou gâtés, ou d'en payer la valeur au marchand auquel ils appartenoient.

Si le patron n'a pas de quoi payer, on doit vendre le navire, et ni actionnaire, ni prêteur, ni aucun autre, ne peuvent s'y opposer, ni ne le doivent par aucune cause, excepté les matelots pour leurs salaires. Si le navire ne suffit pas, et que le patron ait quelques biens ailleurs, on doit en vendre jusqu'à concurrence de l'indemnité due au chargeur; mais les actionnaires n'y seront obligés que pour ce que vaudra la part qu'ils auront dans le navire (3).

Néanmoins, si le chargeur des marchandises a dit au patron, ou est convenu avec lui, que, pourvu qu'il porte ses marchandises, il pourra les mettre là où il voudra, et que cela soit écrit au registre, ou prouvé par

(1) Manuscrit, chap. CXLVIII. *Senyor de nau qui noliejarà la sua nau à escar* [*è levará roba, en cuberta*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 138. Trad. it. chapitre CLXXXIII. Voir Targa, pag. 99. On trouve les mêmes dispositions dans le chap. XX du livre IV du Statut de Marseille, dans les articles 12 et 13 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. Voir aussi l'article 31 de celle du roi d'Arragon de 1340. On peut rapprocher ce chapitre du CCIV [249].

(2) Boucher a omis ce membre de phrase, qui est assez obscur; le sens que j'ai adopté est conforme à celui que présentent toutes les autres éditions.

(3) Voir la note 2 de la page 76, relative à cette limitation de la responsabilité des actionnaires.

ab testimonis, ab que los testimonis no sien tenguts ne prenguen loguer de la nau (mas lo cartolari deu esser totavia cregut); è si lo senyor de la nau levará la roba sots aquella condició ò empressió, è aquella roba se perdrá ò s' guastará, ella deu esser perduda à aquell de qui será, que lo senyor de la nau ne l's mercaders qui dins la nau seran, no son tenguts de fer alguna esmena à aquell mercader qui la sua roba haurá mésa en la nau per la condició ò empressió que desus es dita. Mas, aquell mercader es tengut al senyor de la nau de pagar lo nolit que ab ell haurá empres, è totes les averies que per aquella roba seran fetes. E aquest capitol fon fet perçó, car senyor de nau ò de leny no deu levar res sobre cuberta, sino tan solament la exarcia è sa companya, que haia ops à servey è necessari de la nau.

témoins, lesquels témoins ne peuvent être des hommes intéressés au navire ou qui en reçoivent salaire (mais le registre doit toujours être cru), le patron qui a transporté les marchandises sous cette condition, n'en répond point; elles doivent être perdues ou endommagées pour le compte du propriétaire: car ni le patron ni les marchands qui sont à bord, ne sont obligés à aucune indemnité envers celui qui aura mis ses marchandises à bord avec cette condition; et, nonobstant cela, ce chargeur est obligé de payer au patron le fret dont ils seront convenus, et toutes les dépenses faites pour ces marchandises.

Ce chapitre a été fait par la raison que le patron ne doit rien porter sur le tillac, sinon les agrès et apparaux (1) dont il a besoin pour le service et les nécessités du navire.

Capitol CXLII [187].

De roba mésa fraudulosament, que deu esser d'ella en cas de git.

Mercader ò mercaders qui nolieiaran quantitat de roba à algun senyor de nau ò de leny, è aquella quantitat de roba será nolieiada ab carta ò ab testimonis ò en forma de cartolari, façam compte que aquella quantitat de roba que nolieiada será, segons la forma que desus es dita, que sien mil quintars, que axí podem fer compte de mil quintars com de cent ò de mes ò de menys; lo senyor de la nau li es tengut de levar aquella quantitat de roba que nolieiada haurá. E si levar no la pot, es tengut è obligat à aquells mercaders qui nolieiada la hauran tot en axí com en un capitol ia desus dit es è esclarit è certificat.

Chapitre CXLII [187] (2)

Des marchandises embarquées frauduleusement et de ce qu'on doit en faire en cas de jet.

Le marchand ou les marchands ayant fait convention avec un patron pour le transport d'une certaine quantité de marchandises, par écrit, ou devant témoins, ou par déclaration sur le registre, par exemple mille quintaux, car nous pouvons supposer mille quintaux aussi bien que cent, ou plus ou moins, le patron est obligé de transporter cette quantité de marchandises, telle qu'elle a été convenue; et s'il ne peut pas les porter, il est obligé envers ces marchands, envers qui il s'est engagé de la manière qui a été éclaircie et déclarée dans un des précédens chapitres (3).

(1) Boucher traduit, *sinon seulement les exarcies et la compagnie qui lui est necessaire.* Cette bizarre traduction vient de ce qu'il n'a pas compris que *companya* se rapportoit à *exarcia* et signifioit ce qui *dépend des agrès, ce qui les accompagne.*

(2) Manuscrit, chap. CXLIX. *Mercaders qui noliejaran quantitat de roba [è aquella anganosament caregaran].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 248. Trad. it. chap. CLXXXIV. Voir Targa, pag. 103 et 246; Valin, t. I.er, pag. 610 et 639; Émérigon, t. I.er, pag. 639.

(3) Le chapitre indiqué ici est le CXL [185] ci-dessus.

E si l' mercader, ò los mercaders hauran nolieiat al senyor de la nau ò del leny mil quintars, è ells ne metran mil è cinch cents ò mil è dos cents quintars ò mes ò menys, è si ab lo senyor de la nau ò del leny no ú hauran empres, ne en la carta será contengut, ne en lo cartolari de la nau ò del leny será scrit, è los testimonis no hauran oit sino tan solament de mil quintars; si aquella nau ò aquell leny gitará ò li vendrá altre cas de ventura, si lo senyor de la nau porá provar ò mostrar que aquells mercaders haien mésa mes roba en la nau ò en lo leny, que à ell no haurien nolieiada, ne en lo cartolari será scrita; si la nau gitará ò sostendrá algun dan per raó de aquella roba que enginyosament ò fraudolesament será mésa en la nau ò en lo leny, aquell mercader ò mercaders que axí enginyosament ò fraudolosament hi hauran mésa aquella roba com desus es dit, son tenguts de retre à aquells mercaders de qui aquella roba será gitada ò lo preu d'aquella, è al senyor de la nau ò del leny tot lo dan que per culpa d'ells haurá sostengut. E si la roba aquella de aquells mercaders, qui aytal cosa com desus es dita feta hauran è començada, no bastará à esmena à fer à aquells mercaders de qui la roba será que será gitada, è encara al dan à restituir que lo senyor de la nau ne haurá sostengut, è aquells mercaders hauran altres bens en algun loch; aquells bens deuen esser venuts per fer esmena à aquells mercaders de qui aquella roba será que será gitada, è per esmena à fer al senyor de la nau ò del leny de tot lo dan que per culpa d'ells haurá n' sostenguts. E si los bens d'aquells mercaders, qui aytal cosa hauran feta, com desus es dita no bastaran à esmena à fer à aquells mercaders de aquella roba que gitada será, è encara à restituir lo dan que lo senyor de la nau ò del leny ne haurá sostengut;

Mais, lorsque le marchand ou les marchands qui ont fait convention avec le patron pour mille quintaux, en chargent mille cinq cents, ou mille deux cents, plus ou moins, sans que cela ait été convenu ou expliqué au contrat ou écrit sur le registre du navire (1), les témoins n'ayant aussi entendu que mille quintaux, si le navire fait jet, ou s'il lui arrive quelque autre malheur, et que le patron prouve que ces marchands ont mis sur le navire plus de marchandises qu'ils n'avoient droit et qu'il n'en avoit été écrit sur le registre, et que le navire a fait jet ou a souffert quelque dommage en raison de ces marchandises qui, avec astuce et frauduleusement, avoient été mises sur le navire, ce marchand ou ces marchands sont tenus de rendre à ceux dont les marchandises auront été jetées, le prix de ce qu'ils ont perdu, et au patron tout le dommage qu'il aura souffert par leur faute.

Si les marchandises de ceux qui auront agi comme il est dit, ne suffisent pas pour payer les propriétaires des marchandises jetées, et encore le dommage que le patron a souffert, et qu'ils aient des biens ailleurs, ces biens doivent être vendus pour indemniser ceux dont les marchandises ont été jetées, et réparer tout le dommage que ceux à qui appartenoient les marchandises jetées, et le patron, auront souffert par leur faute.

Si les biens de ces marchands qui ont agi comme il est dit, ne suffisent pas pour indemniser ceux dont les marchandises ont été jetées, et encore pour réparer le dommage éprouvé par le patron, ils doivent être arrêtés, s'il est possible, et mis au pouvoir de

(1) Il faut joindre à cette disposition les chap. LV et CCXXXVI [100 et 281].

si ells son aconseguits, deuen esser présos, è mésos en poder de la senyoria, è star hi tant, tro que ells haien satisfet à aquells mercaders, è al senyor de la nau ò del leny, de tot lo dan que per culpa d'ells hauran prés ò sostengut. E sia à alt d'aquells mercaders è del senyor, qui aquell dan haurá sostengut per culpa d'aquells, qui aytal cosa, com desus es dita hauran feta, de fer demanda contra ells, tot en axí com aquells qui enginyosament ab semblança de amistat portan algú à iuy de mort. E, si per ventura la nau ò lo leny no gitava, ne n' sostendrá dan algú lo senyor de la nau ò del leny, è trobará al descarregar aquella roba que aquells nolieiada no hauran, sia en son alt que la meta en poder de la senyoria on será. E si la met en poder de la senyoria, deu esser axí partida, que lo terç de aquella roba deu esser del senyor de la nau ò del leny, è los personers deuen hi haver en aquell terç la part lur, segons la part que hauran en la nau ò en lo leny, è l'altre terç deu esser de la senyoria, è l'altre terç deu esser donat per amor de Deu à catius à traure. E si lo senyor de la nau ò del leny volrá fer gracia à aquells mercaders de qui aquella roba será, que no la meta en poder de la senyoria, sia en alt del senyor de la nau ò del leny de pendre quin nolit se volrá, segons que en un capitol ia desus es dit. Per que, to mercader se deu guardar que no meta roba en nau ne en leny si donchs no la havia nolieiada, perçó que la condició que desus es dita, no li pusca desus esser posada.

la justice, et y rester jusqu'à ce qu'ils aient payé aux marchands et au patron toute la perte qu'ils leur ont occasionée. Il est laissé à l'arbitrage de ces marchands et du patron, qui ont éprouvé des dommages par la faute de ceux qui ont fait ce qui a été dit ci-dessus, de porter plainte contre eux, comme on en porte une contre ceux qui, avec malice et avec une feinte amitié, exposent quelqu'un au péril de mort.

Si, par événement, le navire ne fait pas jet, et que le patron n'éprouve aucun dommage, lorsqu'au moment de décharger il trouvera les marchandises chargées au-delà de ce que portoit la convention, il est à sa volonté de les mettre au pouvoir de la justice du lieu, et, dans ce cas, le prix doit en être réparti de la manière suivante : le tiers doit être pour le patron, et les actionnaires doivent avoir dans ce tiers leur part, selon leur intérêt dans le navire; le deuxième tiers doit être pour la justice; et l'autre tiers doit être employé pour l'amour de Dieu au rachat des captifs.

Si le patron veut faire grâce aux propriétaires de ces marchandises, en ne mettant pas les marchandises au pouvoir de la justice, il sera maître de prendre tel fret qu'il voudra, comme il a été dit déjà dans un chapitre (1). En conséquence, tout marchand doit prendre garde à ne mettre des marchandises à bord d'un navire que conformément à ce qui a été convenu, afin que ce qui vient d'être dit ne puisse lui être appliqué.

Capitol CXLIII [188].

De adob è de exarria necessaria à nau noliciada à scar.

Nau ò leny que sia nolieiada à scar

Chapitre CXLIII [188] (2).

Du radoub et des apparaux nécessaires à un navire frété pour un prix fixe.

Le navire frété par des marchands pour

(1) Cette disposition se trouve effectivement dans les chap. LXVIII, LXIX et LXX [113, 114 et 115]. On la retrouvera dans le chap. CCXII [257].

(2) Manuscrit, chap. CL. *Nau ò leny qui sia noliejada à escar.* Capm. pag. 100. Trad. it. chap. CLXXXV. Voir Valin, t. I.er, pag. 610.

per mercaders deu seguir lo viatge segons que en la carta será contengut. E si per ventura la nau ó l' leny stava tant en lo viatge, que li sia mester donar lats ò que haya mester mes de exarcia, que la sua sia consumada tota ò partida, lo senyor de la nau no es tengut de donar lats, ne de refrescar exarcia, pus complidament haia fet compliment de exarcia ò de adob; è lo dit senyor de la nau, stant en lo viatge no deu res fer, pus no haurá fallit de ço que haurá promes als mercaders, axí com de exarcia ò de adob com ia haia fet compliment lo dit senyor. E si algunes coses axí com exarcia ò altres coses necessaries hi haurá mester è los mercaders ho volen comprar, ells ho poder fer, è puys fet lo viatge, los mercaders poden cobrar aquelles coses, les quals seran en la nau ò en lo leny per ells comprades; è lo senyor de la nau ò del leny no les pot retenir.

un prix fixe, doit faire le voyage comme il est expliqué dans le contrat. Si, par événement, ce navire restoit tant de temps dans le voyage, qu'il eût besoin d'être caréné, ou d'apparaux, les siens étant usés en tout ou en partie, le fréteur n'est pas tenu de le faire caréner, ni de renouveler les apparaux, puisqu'il l'avoit entièrement pourvu et réparé; il ne doit rien fournir pendant le voyage, car il n'a pas violé la promesse qu'il avoit faite aux marchands, ni manqué d'apparaux et de radoub, puisqu'il en avoit mis suffisamment.

Si l'on manque de quelques choses, comme apparaux et autres objets nécessaires, les affréteurs peuvent les acheter s'ils le veulent; lorsque le voyage sera achevé, ils pourront retenir les objets achetés par eux qui existeront à bord, et le patron ne peut se les approprier (1).

Capitol CXLIV [189].

Del temps que stará mes la nau nolieiada à scar.

Si nau ò leny es nolieiada à scar à temps sabut, si los mercaders la tenen estant en aquell viatge passat lo temps; los dits mercaders deuen donar per aquella raó à la nau ò al leny del temps que la tendran mes. E si volien començar altre viatge los mercaders, se deuen posar ab lo senyor de la nau ò del leny.

Chapitre CXLIV [189] (2).

Du temps que restera de plus le navire frété pour un prix fixe.

Si, un navire ayant été frété pour un prix fixe et un temps déterminé, les affréteurs continuent le voyage après avoir passé ce temps, ils doivent payer le fret en raison du temps de plus qu'ils retiendront le navire. S'ils veulent entreprendre un autre voyage, ils doivent se mettre d'accord avec le patron.

Capitol CXLV [190].

De nau nolieiada à quintarades si li fall exarcia.

Nau ò leny qui sia nolieiat à quinta-

Chapitre CXLV [190] (3).

De ce qui doit arriver lorsqu'il manque des apparaux à un navire frété au quintal.

Lorsqu'un navire a été frété au quintal, s'il

(1) Cette disposition est presque littéralement dans le chap. CXXXVIII [183].

(2) Manuscrit, chap. CLI. *Nau ò leny qui sia noliejat à escar, à temps sabut.* Capm. pag. 101. Trad. it. chap. CLXXXVI. Voir Valin, t. I.er, pag. 376. On peut rapprocher ce chap. des CLXXXIX et CXC [234 et 235].

(3) Manuscrit, chap. CLII. *Nau o leny qui será noliejat à quintarades* [*si li falia exarcia*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 101. Trad. it. chap. CLXXXVII. Voir Valin, t. II, pag. 188.

rades, si li fall exarcia, axí com arbres ò ancores ò timons, lo senyor ne deu comprar, si vé en loch on ne pusca comprar à preu cominal, ço es à saber que es tengut de dar lo dit senyor de la nau fins à dos preus que en la terra, de on ell partí, costava. E si per lo dit preu no n' podia haver, ço es à saber per dos tants que en la sua terra valia, no n' es tengut de comprar : è si n' compra è costa mes dels dits dos preus, los dits mercaders deuen pagar del lur lo sobrepus, per sou è per liura ò per besant, de tota la roba. E si cas es, que ans que haien comprada la dita exarcia, havian tallada entena per fer timó ò timoneres ò altre lenyam necessari à la nau, per falta de exarcia, los mercaders son tenguts de pagar la dita antena, è lo senyor de la nau deu comprar altra antena en esmena de aquella

manque d'apparaux, par exemple, des mâts ou ancres, ou des gouvernails, le patron doit en acheter aussitôt son arrivée dans un lieu où il puisse s'en procurer à un prix ordinaire, c'est-à-dire qu'il est tenu de les payer jusqu'au double (1) de ce qu'ils auroient coûté dans le lieu d'où il est parti. Mais s'il ne pouvoit s'en procurer à ce prix, c'est-à-dire, pour le double de ce qu'ils valoient dans son pays, il n'est pas tenu d'en acheter; s'il en achète, et que le prix excède le double, les marchands doivent payer le surplus de leur propre argent, par sou, par livre et par besant, du prix de toutes les marchandises.

S'il arrivoit qu'avant d'avoir acheté les apparaux nécessaires, on eût coupé des antennes pour faire le gouvernail ou les jaumières, ou quelque autre bois nécessaire au navire, par faute d'apparaux, les marchands sont tenus de payer ces antennes, et le patron doit en acheter d'autres pour les remplacer

Capitol CXLVI [191].

De nau qui no pord fer lo viatge empres per empatx de senyoria.

Si nau ò leny per alguna condició será empatxat de senyoria è no gosava anar là on lo viatge será levat, è lo senyor de la nau trobará ab los mercaders altre loch per fer port; si lo dit loch era pus luny que l' loch on lo empatxament era, on volier anar de CL milles; los mariners deuen seguir lo dit viatge menys de iunta à lur loguer. Emperó si la nau crexia del nolit per les dites CL milles, que l's mariners fossen crescuts de lur loguer per aquella manera que la nau se crexerá de nolit; è si la nau no creix del nolit, ne

Chapitre CXLVI [191] (2).

Du navire qui ne pourra faire le voyage convenu par empêchement de souverain.

Si dans quelque circonstance un navire n'ose, par empêchement de souverain, aller au lieu pour lequel il s'est accordé, et que le patron trouve avec les marchands un lieu où il puisse prendre port, si ce lieu étoit éloigné de plus de cent cinquante milles de celui où il a éprouvé l'empêchement, et où ils vouloient aller, les matelots doivent continuer le voyage sans augmentation de salaires. Si le navire reçoit une augmentation de fret pour ces cent cinquante milles, les matelots recevront une augmentation de salaires, en raison de ce que le navire recevra de fret; mais, si le navire ne reçoit pas une augmentation de fret, les matelots n'en recevront point pour leurs

(1) Je crois avoir rendu fidèlement la pensée et même le texte du Consulat. Tout en consacrant le principe que les agrès perdus le sont pour le compte du navire, il veut alléger la charge en décidant que si les agrès devenus nécessaires coûtent plus que le double de leur valeur ordinaire, les marchands supportent l'excédant; c'est une sorte de transaction qui n'est pas tout-à-fait conforme aux vrais principes, mais qui est équitable. Boucher a traduit, *le marchand est tenu d'en donner sur deux prix l'un ;* c'est au moins un contre-sens. Ce chapitre est relatif à un cas bien différent des chap. CXXXVIII et CXLIII [183 et 188].

(2). Manuscrit, chap. CLIII. *Si nau ò leny per alcuna condició per empenyiment de senyoria.* Capm. pag. 206. Trad. it. chap. CLXXXVIII. Voir Targa, pag. 93 et 94. On peut réunir à ce chapitre le suivant et le chapitre CCXXXVII [282].

axí los dits mariners de lur loguer. Encara mes, si la nau per lo dit empatxament haurá à romandre en un loch è descarregar, segons que la nau guanyará de nolit los mariners guanyaran de lur loguer, en aquella forma mateixa.

salaires. Encore plus, si le navire, par cause de cet empêchement, est forcé de s'arrêter quelque part pour décharger, les salaires des matelots seront augmentés dans la même proportion que le fret.

Capitol CXLVII [192].

Si la nau per empatx de senyoria no carregará è ira en altra part

Si mercaders nolieiaran nau ò leny per anar carregar en algun loch, è quant ells seran aqui iunts ab la nau ò ab lo leny on devian carregar, aqui haurá empatxament de senyoria, que negú no gosa carregar ne res traure de la terra; si l's mercaders è l' senyor de la nau sabran altre loch on no haia empatxament de senyoria on ells poguessen carregar; si l' senyor de la nau è los mercaders se n'avenen, lo senyor hi pot anar, que mariner no li pot contrastar, segons que en lo capitol desusdit es contengut. E si los mercaders no faran iunta de nolit al senyor de la nau, lo senyor de la nau no es tengut de fer iunta als mariners de lurs loguers. E com ells seran iunts en aquell loch on ells hauran fé que poguessen carregar, ò abans que los mercaders fossen espatxats ò la nau fos carregada tota ò partida, vendrá aqui lo dit empatxament, axí com desus es dit, è los mercaders no poran acabar que ells puguen traure de aquell loch aquells mercaderies, que ells comprades hauran, ne encara algunes altres que ells volguessen comprar, è lo senyor de la nau congoxará als mercaders que ells que l'espatxen, è lo senyor de la nau veurá è conexerá que ells no l' poden espatxar per raó del empatxament que aqui será, è lo senyor de la nau demanará als mercaders lo nolit è la messió que ell

Chapitre CXLVII [192] (1).

Si, par empêchement de souverain, un navire ne charge pas et va ailleurs.

Lorsque des marchands ayant affrété un navire pour aller charger quelque part seront arrivés dans le lieu où ils devoient charger, s'il se trouve un empêchement de souverain qui s'oppose à ce que nul n'ose charger ni rien exporter du pays, et que les marchands et le patron connoissent un autre lieu où il n'y ait point d'empêchement et où il soit permis de charger, le patron, d'accord avec les marchands, peut y aller sans qu'aucun matelot ait le droit de s'y opposer, comme il est dit dans le chapitre précédent. Si les marchands n'augmentent pas le fret au patron, il n'est pas obligé d'augmenter le salaire des matelots.

Mais, lorsqu'ils seront arrivés dans le lieu où ils croyoient pouvoir charger, si, avant que les marchands aient pris leurs mesures ou que le navire ait chargé en tout ou en partie, il survient un semblable empêchement, de manière que les marchands ne puissent obtenir d'exporter les marchandises qu'ils auront achetées, ni même quelques autres qu'ils auroient l'intention d'acheter, si néanmoins le patron presse les marchands pour qu'ils l'expédient, et si, connoissant qu'ils ne peuvent l'expédier à cause de cet empêchement, il exige qu'ils lui paient son fret et sa dépense, ou qu'ils l'expédient, les marchands ne sont pas obligés de lui payer tout le fret, ni même une partie, parce que ce n'est pas leur faute, puisque l'empêchement vient de souverain, et que personne ne

(1) Manuscrit, chap. CLIV. *Si mercaders noliejaran nau ò leny per anar carregar [è li vindrá empatxyment]*. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 207. Trad. it. chap. CLXXXIX. On peut rapprocher ce chapitre du CXXXIX [184].

fará, ò que l'espatxen; los mercaders no son tenguts al senyor de la nau de pagar lo nolit tot ne partida, perçó, car no es lur culpa que l'empatxament es de senyoria; car à empatxament de Deu, ne de senyoria, no pot algú res dir ne contrastar. E si los mariners demanaran lo loguer al senyor de la nau, no l's es tengut del loguer à donar pusque ell no guanya lo nolit, iat sia açó que los mariners hi haien molt maltret hagut, encara n'y ha mes lo senyor de la nau mes que ells, qui consuma si meteix è la nau è ha fer messió. Mas, los mercaders son tenguts de pagar al senyor de la nau la meytat de tota la messió, que ell haurá feta, è sie n' cregut per son sagrament; è los mercaders li son tenguts de donar la y menys de tot contrast; è res als no li sien tenguts donar, sino axí com desus es dit, si donchs ells no li volen fer alguna gracia per raó del treball que l' senyor de la nau haurá sostengut. Emperó, si com los mercaders noliciaren la nau, lo senyor de la nau è los mercaders sabien ia aquell empatxament ans que la nau se nolieias, è perçó com ells seran voluntaris de anar à guanyar, è cuydaran acabar que ells hi pusquen carregar ab servey que ells façen à la senyoria; è quant seran en aquell loch, que entre ells será empres, on ells devien carregar, è per neguna raó no poran acabar que y pusquen carregar, ne res traure d'aquell loch, los mercaders no son tenguts de res à donar al senyor de la nau de la messió que feta haurá, ne de esmena à fer dels dans ne dels destrichs que l' senyor de la nau ne haurá sostenguts; perçó com lo senyor de la nau sabia aytambé aquell empatxament metex com los mercaders. E per aquesta raó los mercaders no li son tenguts de pagar nolit ne mes-

peut rien contre un empêchement de Dieu ou de souverain.

Si les matelots demandent leurs salaires au patron, il n'est pas tenu de les leur donner, puisqu'il ne gagne pas de fret; car, s'il est vrai que les matelots souffrent beaucoup de préjudice (1), le patron en éprouve encore davantage, puisqu'il perd son temps, qu'il use son navire et qu'il en a fait les dépenses. Mais les marchands sont obligés de payer au patron la moitié de toute la dépense qu'il aura faite, sur le montant de laquelle il sera cru à son serment; les marchands sont obligés de payer cette moitié sans aucune discussion, et ne doivent donner rien de plus que ce qui vient d'être dit, s'ils ne veulent lui faire quelque grâce en raison du travail qu'il est obligé d'endurer.

Cependant, si, à l'époque à laquelle a été frété le navire, le patron et les marchands connoissoient déjà l'existence de cet empêchement; que néanmoins, excités par le désir du gain ou dans l'espoir d'obtenir la permission de charger, moyennant quelques donatives (2) envers l'autorité, ils soient partis; qu'arrivés là où ils étoient convenus et où ils devoient charger, ils ne puissent obtenir la permission de charger dans ce pays, ou d'en exporter quelque chose, les marchands ne sont pas obligés de payer au patron la dépense qu'il aura faite, ni de l'indemniser pour les dommages et préjudices qu'il aura soufferts, parce qu'il connoissoit cet empêchement aussi bien que les marchands.

Par cette raison, les marchands ne doivent lui payer ni le fret, ni les dépenses qu'il

(1) Boucher traduit, *lors même qu'ils auroient beaucoup travaillé;* mais ce n'est pas ce que signifie le texte.
(2) J'ai cru devoir adopter ce mot, qui n'est guère en usage que dans le commerce du Levant et précisément pour exprimer ce dont il s'agit ici. Boucher a traduit, *en faisant quelques observations.* Il est aisé de voir que le Consulat n'entend pas parler de discours, mais de sacrifices pécuniaires.

sions, ne dan que l' senyor de la nau ne hagues fet ò sostengut. Mas, emperó, si los mercaders sabien aquell empatxament abans que ells nolieiassen la nau, è l' senyor de la nau no ú sabes; si lo senyor de la nau pot provar è metre en veritat que l's mercaders sabien aquell empatxament ans que ells nolieiassen la nau, los mercaders son tenguts de donar è de pagar al senyor de la nau tot lo nolit que entre ells será empres, è tota la messió que l' senyor de la nau ne haurá feta; è lo senyor de la nau es tengut als mariners de pagar tot lo loguer que ell promes los havia, axí be com si havien fet tot lo servey de tot lo viatge, ab que l' senyor de la nau haia tot son nolit. Emperó, qualque pati que l' senyor de la nau fará ab los mercaders, à aquell pati deuen esser los mariners. Encara mes: si lo senyor de la nau sabia aquell empatxament ans que ell nolieias la nau à aquells mercaders, è los mercaders no ú sabien; si los mercaders lo y poden provar è en veritat metre, lo senyor de la nau es tengut als mercaders de retre è de donar tot lo dan è tot lo greuge è tota la messió è tot lo interes, que l's mercaders ne hauran sostengut per culpa del senyor de la nau, qui sabia l'empatxament è no l's ho havia dit ni demostrat. Encara, es tengut lo senyor de la nau de pagar als mariners tot lo loguer que ell promes los havia, si donchs los dits mariners no sabien ia aquell empatxament, ans que ab lo senyor se acordassen. E si los mariners sabien aquell empatxament, lo senyor de la nau no l's es tengut de res à donar ne de pagar lur loguer. E tot ço que desus es dit, deu esser menys de frau è de tot engan.

aura faites, ni le dommage qu'il aura souffert. Cependant, si les marchands connoissoient cet empêchement avant d'affréter le navire, tandis que le patron l'ignoroit, s'il peut prouver et certifier que les marchands avoient cette connoissance avant d'affréter le navire, ceux-ci sont obligés de lui payer tout le fret dont ils sont convenus et toute la dépense qu'il aura faite, et le patron doit payer aux matelots tout le salaire qu'il leur avoit promis, de même que s'ils avoient fait le service de tout le voyage, puisque le patron reçoit tout son fret. Mais, quelque convention que le patron fasse avec les marchands, il doit traiter les matelots dans la même proportion (1).

Encore plus, si le patron connoissoit cet empêchement avant de contracter avec les marchands, tandis que ceux-ci l'ignoroient, s'ils peuvent en faire la preuve, le patron est obligé de leur rendre et de leur payer tous les dommages, préjudices, dépenses et pertes qu'ils auront soufferts par sa faute, puisqu'il connoissoit l'empêchement et ne le leur a pas déclaré.

Le patron est aussi obligé de payer aux matelots tout le salaire qu'il leur avoit promis, s'ils ne connoissoient pas eux-mêmes cet empêchement avant leur accord avec lui; car si les matelots le connoissoient, le patron n'est pas obligé de leur donner d'indemnité, ni de leur payer de salaires.

Mais tout ce qui est dit ci-dessus doit être fait sans aucune fraude.

(1) Il y a peu de dispositions qui soient aussi souvent répétées dans le Consulat que celle qui, associant en quelque sorte les matelots au sort du navire, ne leur accorde de salaires qu'autant que le patron est payé de son fret. On la trouve dans les chap. LIX, XCIX, CV, CXXXIV, CXLVI, CXLVII, CLXXXIII et CCXXX [104, 134, 150, 179, 191, 192, 228, 275], et dans beaucoup d'autres qu'il seroit trop long de citer. Ce chapitre et le précédent sont le résumé de cette théorie, en présentant le cas où le patron obtient des marchands une augmentation, et celui où il subit une diminution de fret.

Capitol CXLVIII [193].

Patrò qui nolieiarà à scar, com es tengut als mariners.

Senyor de nau ò de leny, qui haurá logat lo leny à scar à algun hom, lo senyor de la nau se guart à qui nolieiará, que si aquell no pot pagar, los mariners perdrien lur loguer; que un barater ò un trafeguer se trova pus tost ab un altre que no fá ab un bon home, que lo senyor del leny lil poria trobar trafechs, que nolieiaria son leny à algun home, è puys metria y trafech, que quant lo mariner hauria servit son temps, poch ò molt, ell faria amagar aquell ò fugir, è lo mariner perdria son temps, per lo senyor de la nau qui seria endeutat per lo leny. Sia per aquell qui fugirá ò morrá, lo leny sia tengut de pagar los mariners, axí com ells ho hauran servit, è lo leny es en aquella forma dels mariners, si hom no troba bens del sobre dit logater qui será fugit ò mort ò amagat. E si tan será que l' senyor de la nau ò del leny hagues fet per trafech à aquell hom que y hagues prestat ò no, menys que no degues ò que moris, lo senyor de la nau ò aquell qui la nau menará deu pagar lo mariner, que lo mariner no pert son loguer per fugidor ne per trafegador ne per prestador ne per mort de senyor.

Chapitre CXLVIII [193] (1).

Comment le patron qui a frété pour un prix fixe est obligé envers les matelots.

Le patron qui aura frété son navire à quelqu'un pour un prix fixe, doit prendre garde avec qui il traitera, puisque, si cet affréteur ne peut payer, les matelots perdroient leur salaire; car, ainsi qu'un trompeur (2) ou un escroc s'entend plus facilement avec son pareil qu'avec un honnête homme, de même le patron, se trouvant avoir frété son navire à un homme de cette espèce, tromperoit les matelots : en effet, quand ceux-ci auroient servi un temps plus ou moins long, il feroit disparoître cet individu, et les matelots perdroient leur temps pour avoir eu un patron endetté envers le navire. Quel que soit celui qui fuira ou mourra, le navire est obligé de payer les matelots pour le temps qu'ils auront servi; et cette responsabilité a lieu envers eux, à moins qu'on ne trouve des biens de l'affréteur fugitif, mort ou caché.

S'il arrivoit que le patron, pour tromper les matelots, supposât un prêteur, soit qu'il lui reste redevable, soit qu'il meure, le patron, ou celui qui conduira le navire, doit payer le matelot; car le matelot ne peut perdre son salaire ni par la fuite du patron, ni par tromperie, ni à cause d'un prêt, ni par la mort du patron.

Capitol CXLIX [194].

Com patró deu anar en lo viatge, sino per certs casos.

Senyor de nau ò de leny qui ha no-

Chapitre CXLIX [194] (3).

Obligations du patron de faire le voyage, excepté en certains cas.

Le patron qui a frété son navire à des

(1) Manuscrit, chap. CLV. *Senyor de nau ò de leny qui aurà logat lo leny à escar.* Capm. pag. 68. Trad. it. chap. CXC. On peut rapprocher ce chapitre des CXXXVIII et CCLII [183 et 297], qui serviront à en éclaircir l'obscurité.

(2) Boucher traduit *trafeguer* par *transfuge;* ce qui ne présente aucun sens et prouve qu'il n'a pas même pris la peine de consulter des dictionnaires.

(3) Manuscrit, chap. CLVI. *Senyor de nau ò de leny qui aurà nolicjada la sua nau o leny* [*que lo dit senyor no pot romanir*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 209. Trad. it. chap. CXCI. Ce chapitre est emprunté du chap. VII du livre IV du Statut de Marseille.

lieiada la sua nau ò leny à mercaders ò à altres, no s' pot abstraure de anar al viatge en persona, si donchs no ú empren al començament com nolieiará la nau als mercaders. E si roman del viatge menys de voluntat dels mercaders ell es tengut de esmenar è de restituir tot lo dan que l's dits mercaders sostendran en aquell viatge, lo qual ells hauran sostengut per culpa del senyor qui romas será. E si lo senyor de la nau roman del viatge ab voluntat dels mercaders, no l's es tengut d'algun dan que ells sostinguessen. Mas, ell los es tengut de metre un hom en la nau en loch d'ell, qui sia tengut als dits mercaders à totes les convinençes que ell los era obligat; è aquell senyor qui ell y metrá sia à coneguda del notxer: è lo notxer sia tengut als mercaders, per lo sagrament que fet ha, de dir veritat, ia aquell hom si será suficient de tenir loch de senyor. E si suficient no y será, lo senyor de la nau los es tengut de metre hi altre, qui sia suficient, en loch d'ell. Emperó : senyor de nau se pot abstraure de anar en lo viatge per quatre coses, ço es, per malaltia, è per pendre muller, è per anar en romiatge, ab que n' hagues fet vot abans que nolieias la nau ò leny, ò per empatxament de senyoria. E quascuna d'aquestes coses desusdites, que sia menys de frau; è gens per totes aquestes raons desusdites no sia escusat que no haia à metre un home axí com desus es dit. E aquest capitol fo fet perçó, car molt mercader nolieia la sua roba à aquell senyor de nau per amistat que haurá ab ell, ò per gran bondat que hom li n' haurá dita; è si l' mercader sabia que l' senyor de la nau degues romandre del viatge, ell no li haguera nolieiada la sua roba ne mésa en la nau, si ell li fes tornes mes, que no li deu dar de nolit.

marchands ou à d'autres ne peut refuser d'accomplir le voyage en personne, si le contraire n'a pas été convenu lorsqu'il a contracté avec les marchands. S'il se désiste du voyage sans le consentement des marchands, il est obligé de payer et de restituer tout le dommage que ceux-ci en souffriront, puisqu'ils l'auront souffert par sa faute. Mais, si le patron se désiste avec le consentement des marchands, il ne leur doit point de dommages-intérêts, seulement il est tenu de mettre en sa place un homme à bord, lequel sera obligé envers les marchands à tous les engagemens qu'il avoit contractés lui-même; et le remplaçant doit être reconnu capable par le contre-maître, qui est obligé sous serment de dire aux marchands si réellement cet homme est en état de remplir la place de patron. S'il n'est pas jugé en état, le patron doit en mettre un autre qui soit capable.

Cependant un patron peut s'excuser de faire le voyage pour quatre causes (1), savoir : pour maladie, pour se marier, pour aller en pélerinage s'il en avoit fait le vœu avant de fréter son navire, et par empêchement de l'autorité publique. Chacune des causes ci-dessus doit être alléguée sans fraude, et néanmoins aucune ne peut le dispenser de mettre un homme à sa place, comme il a été dit.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de marchands confient leurs marchandises à un patron par l'amitié qu'ils lui portent ou parce qu'on leur en a dit beaucoup de bien; et si le marchand savoit que le patron dût abandonner le voyage, il n'auroit pas affrété le navire et n'y auroit pas chargé sa marchandise, encore bien qu'on lui eût fait espérer plus de gain qu'il n'auroit de fret à payer (2).

(1) Elles sont répétées dans le chap. CLXXIII [218].

(2) Boucher traduit, *en pareille circonstance le marchand donne plus de nolis qu'il ne doit en donner*. Il est facile de reconnoitre que ce n'est point là le sens véritable.

Capitol CL [195].

De nau qui per fortuna ò altre accident ha à ferir en terra.

Nau ò leny qui aia à ferir en terra per fortuna de mal temps, ò per qualsevol altre cas se sia, lo senyor de la nau ò leny deu dir è manifestar en aquell punt è en aquella hora als mercaders en oida del scrivá è del notxer è dels mariners: *Senyors, no n's podem ascondir que no haiam à ferir en terra, è yo diria en axí que la nau anas sobre los havers, è los havers sobre la nau.* Si los mercaders ho otorgan tots ò la maior partida, è si la nau ne va en terra è s' romp ò pren algun dan, aquella nau ò leny à qui aquest cas ò aquesta ventura será esdevenguda, deu esser preat è posat preu quant valia abans que la dita nau ò leny ne vengues en terra, entre los mercaders de qui la roba será, que s' será salvada, è lo senyor de la nau ò leny, si entre ells se porran avenir; si no, deu esser més aquell contrast qui entre elles será, per raó del preament de la nau ò del leny, à qui aytal cas com desus es dit será esdevengut, en poder de dos bons homens qui sien ò sapien be de la art de la mar; è qualsevol cosa que à quells ne será vista per be, è ells ne diran, allo n'

Chapitre CL [195] (1).

Du navire qui, par mauvais temps ou autre accident, échoue à terre.

Si un navire est forcé d'échouer à terre par mauvais temps, ou par quelque autre cause, le patron doit dire et déclarer en ce moment aux marchands, en présence de l'écrivain, du contre-maître et des matelots: *Messieurs, nous ne pouvons éviter d'échouer à terre, et mon avis seroit que le navire répondît des marchandises, et celles-ci du navire.*

Si les marchands, ou la majorité d'entre eux, y consentent (2), et que le navire échoue, se brise ou souffre quelque dommage, ce navire doit être évalué au prix qu'il valoit avant l'échouement, et cette estimation doit être faite entre les marchands auxquels appartiendront les marchandises sauvées, et le patron, s'ils peuvent s'accorder; sinon, la discussion qu'ils auront au sujet de l'évaluation du navire auquel l'accident sera arrivé, comme il a été dit ci-dessus, sera jugée par deux hommes probes, sachant et connoissant bien l'art de la mer; et ce qu'ils jugeront et diront doit être suivi.

(1) Manuscrit, chap. CLVII. *Nau ò leny qui aja farir en terra per fortuna de mal temps [è será agermanat].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 268. Trad. it. chapitre CXCII. Voir Targa, pag. 261; Casaregis, disc. XIX, n. 2, 6, 8, et disc. CCXXV, n. 78; Roccus, pag. 62; Valin, t. I.er, pag. 616; Émérigon, t. I.er, pag. 408, 601 et 613.

(2) L'incertitude des principes ou la variété des lois du moyen âge relativement à la contribution aux dommages arrivés par force majeure, a donné lieu à la théorie qui résulte du rapprochement de ce chapitre avec les LXIV, LXV, CLII, CLXXXVII, CCXXVI [109, 110, 197, 232 et 271]. J'ai expliqué dans le t. I.er, p. 140, les variations de la législation. Dans la règle, tout sacrifice volontairement souffert pour le salut commun donne lieu à la contribution. On l'a vu chap. LIII et LIV [98 et 99] pour le jet. Il devoit en être de même pour les sacrifices d'agrès et apparaux dont parlent les chap. LXIV et LXV [109 et 110], et pour l'échouement dont il est question dans ce chapitre et dans les CLII, CLXXXVII et CCXXVI [197, 232 et 271] lorsque la nécessité du salut commun les avoit commandés. Mais, soit incertitude sur le point de droit, soit que les caractères d'imminence du danger fussent plus difficiles à reconnoitre dans ce cas, soit que l'usage eût introduit certaines conventions spéciales, le Consulat s'occupe de ces conventions. Déjà l'on a vu chap. LXIV et LXV [109 et 110] que le patron qui prévoyoit la nécessité de sacrifier pour le salut commun des agrès ou la chaloupe, devoit être autorisé par les chargeurs à faire ce sacrifice s'il vouloit en être indemnisé; et que selon les termes de la convention, les marchandises seules, ou les marchandises avec le navire, contribuoient. On trouve ici les mêmes principes pour l'échouement.

deu esser seguit. E si la nau ò l' leny se romprá, lo haver qui salvat será deu donar al senyor de la nau ò del leny tot aquell preu que entre ells será avengut, ò aquell que aquells dos bons homens, en poder de qui será més, ne hauran dit ò n' diran. Emperó, tota la exarcia è tot ço que s' salvará de la nau ò leny, à qui aytal cas será esdevengut, deu esser preada è mésa en preu, è aquell preu deu esser levat del preu de aquella nau ò leny qui trencat será, ço es del preu que entre los mercaders, de qui l' aver salvat será, è l' senyor de la nau ò leny será empres, ò en axí com aquells dos bons homens ho hauran dit; è lo senyor de la nau deula rebre en aquell preu que de la nau deu haver. E si ell pendre no la y volrá, sia mésa al encant, è qui mes hi dirá aquell la haia; emperó, totavia deu haver lo senyor de la nau aquell preu qui posat será à la nau. E si per ventura la nau ò leny no s' romprá, mas que s' consentirá ò pendrá algun dan, lo senyor de la nau ò del leny es tengut de metre part en aquell consentiment, ò en aquell dan que la nau ò leny haurá prés, per tot aquell preu que la nau ò leny será preat, per sou è per liura, axí com l'aver qui salvat será, è en tota la messió que costará aquell consentiment ò aquell dan, que la nau ò leny haurá prés. Emperó, si lo senyor de la nau dirá que la nau vaia sobre los havers que s' salvaran, è los mercaders lo y otorgaran,

Si le navire se brise, les marchandises sauvées doivent payer au patron tout le prix qui aura été convenu, ou celui que les deux hommes probes à la décision desquels on s'en sera remis, auront déterminé. Mais tous les apparaux et tout ce qui sera sauvé du navire auquel cet accident sera arrivé, doivent être évalués, et la valeur en doit être déduite sur l'estimation du navire brisé, c'est-à-dire, du prix réglé entre ceux à qui appartiendront les marchandises sauvées et le patron, ou fixé par la décision de deux hommes probes : le patron doit la précompter sur ce qu'il aura à recevoir pour le navire; et s'il ne le veut pas, ces objets seront mis à l'enchère et livrés à celui qui en offrira le plus : mais le patron doit toujours recevoir le prix d'évaluation du navire (1).

Si le navire n'est pas brisé, mais s'entr'ouvre ou souffre quelque dommage, le patron est obligé de participer (2), par sou et par livre, pour toute la valeur (3) à laquelle sera estimé ce navire, de même que les marchandises sauvées, et à toutes les dépenses qu'entraînera la réparation de ce dommage.

Mais si, le patron ayant proposé que les marchandises qui se sauveront répondent du navire, les marchands y consentent sans que

(1) Il semble résulter de ces mots, et de ce qui est décidé immédiatement pour le cas où le navire n'est pas brisé, mais seulement endommagé, qu'en ce cas de bris total le patron reçoit le prix entier de son navire, sans deduction de sa part contributive.

(2) On a vu dans la note précédente que le texte laissoit des doutes sur la contribution du patron lorsque le navire étoit entièrement brisé. La raison de différence peut provenir de ce que dans ce cas il n'y a plus de matière contribuable, puisque le navire n'existe plus; qu'il y a seulement une créance du patron contre les chargeurs qui ont pris pour eux les risques de l'événement, comme le font aujourd'hui les assureurs. Dans le second cas qui nous occupe, le navire n'étant qu'endommagé, c'est une avarie commune réparable par contribution, tant sur le navire que sur les marchandises. On verra toutefois à la fin de ce chapitre, que le patron peut s'obliger d'avance à contribuer pour le prix de son navire brisé.

(3) On trouve ici une différence assez notable avec le chap. LIV [99], qui ne fait contribuer le navire au jet que pour moitié de sa valeur. La raison de décider devroit être la même : j'avoue qu'il me paroit difficile d'expliquer cette différence autrement que par la considération que le Consulat n'est pas un travail fait d'un seul jet, et qu'il a été emprunté de sources diverses par des hommes qui n'avoient pas beaucoup de critique.

è lo senyor de la nau no agermanará la nau ab l'aver, si la nau ne va en terra ò pren algun dan, tot lo dan que la nau pendrá li deu esmenar aquell haver que s' salvará; aquell senyor de la nau no y es tengut de res à metre, perçó car la nau no s' será agermanada ab l'aver, è perçó car los mercaders lo y hauran otorgat. E si la nau se romprá, açó no cal dir ni recapitular, perçó car ia es en lo capitol desusdit esclarit è certificat. Emperó, si los mercaders dien è manifesten al senyor de la nau que l's havers perduts façen à aquells qui restauraran, è lo senyor de la nau è los mercaders ho otorgan, tots ò la maior partida, l'aver perdut deu esser comptat sobre l'aver restaurat per sou è per liura; è lo senyor de la nau es hi tengut de metre tot lo preu que haurá hagut, en esmena de la nau, al haver perdut, axí com fará l'aver restaurat per sou è per liura. E si per ventura en la nau no havia mercader algú, lo senyor deu è pot esser mercader en aquell cas è en aquella saó; è açó que fará, que ú faça ab consell del notxer è del scrivá è dels mariners. E si lo senyor de la nau fa axí açó, deu esser axí tengut per ferm, com si tots los mercaders hi eren ò axí com si tota la roba era sua.

le patron ait associé le navire aux marchandises, le dommage causé par l'échouement, ou tout autre désastre qu'il souffrira, sera supporté par les marchandises; et le patron ne doit point contribuer, parce que le navire n'a pas été associé avec les marchandises, et que les marchands y ont consenti.

Si le navire se brise, il est inutile d'en parler, ni de récapituler ce qui est dit dans le chapitre ci-dessus (1). Mais si les marchands déclarent au patron que les choses sauvées devront répondre de celles qui seront perdues, et que le patron avec les marchands ou la majorité y consente, le prix des choses perdues doit être réparti sur celles restées par sou et par livre, et le patron doit contribuer aux pertes pour tout le prix qu'il aura reçu pour indemnité au profit du navire par sou et par livre, de même que le feront les autres choses sauvées.

Si, par événement, il n'y avoit aucun marchand à bord, le patron peut et doit agir en leur lieu et place dans cette circonstance; et tout ce qu'il fera, il doit le faire en consultant le contre-maître, l'écrivain et les matelots. S'il agit de cette manière, ce qu'il fera doit être tenu pour valide et stable, comme si tous les marchands y étoient, ou comme si toutes les marchandises lui appartenoient.

Capitol CLI [196].

De nau carregada qui n' va en terra.

Si algun senyor de nau ò leny haurá carregada la sua nau ò l' seu leny de roba de mercaders per anar descarregar en algun loch, lo qual loch será ia empres entre ell è los mercaders de qui aquella

Chapitre CLI [196] (2).

Du navire chargé qui échoue.

Lorsqu'un patron a chargé sur son navire des marchandises pour aller décharger en quelque lieu convenu entre lui et ceux à qui ces marchandises appartiennent, et que faisant ce voyage il lui arrive quelque malheur, qu'il échoue, que le navire se

(1) Je ne connois aucun chapitre antérieur à celui-ci qui prévoie le cas: mais il est prévu quelques lignes plus haut; voir note 1 de la page précédente.

(2) Manuscrit, chap. CLVIII. *Si alcun senyor de nau aurá carregada la sua nau [per anar en lochs empresos è vendrá li cas que n'irá en terra è no haurá agermanat la nau ab les robes]*. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 270. Trad. it. chap. CXCXIII. Voir Roccus, pag. 234, 300; Targa, pag. 197, 200; Casaregis, disc. XIX, n. 2, 6, 8, et disc. CCXXV, n. 78; Émérigon, t. I.er, pag. 223, 408, 801, 613.

roba será; è anant en aquell viatge vendrá-li cas de ventura, que n'irá en terra; è si la nau ò lo leny se romprá ò pendrá algun dan, deuli esser feta esmena, segons que entre ell è los mercaders será empres, abans que la nau ò leny vaia en terra. E si l' senyor de la nau ò leny demana lo nolit, deuli esser donat, si quantitat de roba s'y haurá salvada; è si res no s'y salvará, negú no li es tengut de nolit à pagar, pusque axí será que tota la roba será perduda. E si quantitat de roba s'y salva, è ell demana lo nolit axí de la roba perduda com de la salvada, deuli esser pagat, segons que la roba haurá portada, è ell es tengut de aiudar à esmenar aquella roba que será perduda per tot aytant com ell haurá rebut de nolit, per sou è per liura, axí com fará la roba que será salvada. E si lo senyor de la nau no demanará nolit sino de la roba que será salvada ne ell ne pendrá, ell no es tengut de aiudar à esmenar aquella, roba que será perduda, pusque nolit algú no n' haurá pres, ne hagut res, çó es à entendre per lo nolit. E si per ventura entre lo senyor de la nau ò leny è los mercaders no haurá convinença ne empressió alguna, com la nau ò leny ne va en terra; si la nau ò leny romp ò pren dan, los mercaders no li son tenguts de esmena à fer pus alguna convinença ne empressió no será feta entre ells, si donchs los mercaders no li volran fer alguna gracia; mas, sonli tenguts de pagar lo nolit de la roba que será restaurada, per aytant com ell portada la haurá. E si per ventura entre lo senyor de la nau ò leny è los mercaders haurá convinença ò empressió alguna, los mercaders li son tenguts de esmena à fer segons que la convinença ò empressió será feta entre ells, è lo senyor de la nau ò leny è pot è deu retenir de aquella roba dels mercaders

brise ou éprouve quelque dommage, on doit l'indemniser conformément à ce qui aura été convenu entre lui et les marchands avant que le navire échouât.

Si le patron demande le fret, il doit lui être payé, si l'on sauve une quantité de marchandises suffisante; et si rien n'a été sauvé, personne ne doit lui payer de fret (1), puisque toutes les marchandises sont perdues. Si l'on sauve une certaine quantité de marchandises, et qu'il réclame le fret de celles qui sont perdues comme de celles qui sont sauvées, il doit lui être payé de la même manière que pour celles qu'il aura portées; mais il doit contribuer à l'indemnité des marchandises perdues pour tout ce qu'il aura reçu de fret, par sou et par livre, de même que le feront les marchandises sauvées.

Si le patron ne demande son fret que pour les marchandises sauvées et n'en reçoit pas pour les autres, il n'est pas obligé de contribuer à l'indemnité des marchandises perdues, puisqu'il n'aura rien reçu pour le fret (2).

Lorsqu'il n'a pas été fait entre le patron et les marchands de convention ou accord, au moment où le navire a échoué, s'il se rompt ou s'il est endommagé, les marchands ne lui doivent aucune indemnité, puisqu'il n'y avoit point de convention ou d'accord entre eux, à moins que les marchands ne veuillent lui faire quelque grâce; mais ils sont obligés de lui payer le fret des marchandises sauvées, pour la distance où il les aura portées.

S'il a été fait quelque convention ou accord entre le patron et les marchands, ceux-ci sont obligés de l'indemniser selon cette convention, et le patron peut retenir de leurs marchandises une quantité suffisante pour l'indemnité à laquelle ils sont tenus, et encore beaucoup plus, afin qu'il ne soit pas obligé

(1) Ce principe est emprunté du fr. 15, § 6, du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati conducti*. On le retrouvera dans le chap. CLXXXVII [232].

(2) Les distinctions établies ici se retrouvent relativement au jet dans le chap. LIII [98].

tanta fins que li sia ben bastant à aquella esmena à que los mercaders li seran tenguts de fer, è encara à molt mes, per ço que ell no l' s' haia anar derrere per lo seu meteix. E açó no li pot algú ne deu contrastar, è l' senyor de la nau ò leny no es tengut de pendre fiança ne penyora de altra roba, si no de aquella meteixa que ell se havia portada, si ell no s' vol, ne senyoria ne algú altre no lo n' deu forçar ne pot, si ell no s' vol.

de courir après eux pour obtenir ce qui lui est dû (1).

Personne ne peut élever de contestation sur cela; et le patron du navire ne peut être forcé à prendre en caution ou en gage d'autres marchandises que celles que lui-même avoit portées; ni la justice, ni aucun autre, ne doit ni ne peut l'y contraindre, s'il ne le veut pas (2).

Capitol CLII [197].

Del descarregar part ab bonança è part ab fortuna.

Si alguna nau vendrá à descarregar en algun loch, è vendrá ab bonança ò ab fortuna; si la nau ò leny vendrá ab bonança è descarregará aquell iorn una quantitat de la roba à bon mercat, è la nit ò al iorn metrá s' temporal, è en lo sendemá costataran de descarregar mes la meytat ò les dues parts que no fahia lo iorn que ell començá à descarregar, aquells mercaders de qui será aquella roba que será descarregada à bon mercat, no son tenguts de res esmenar à aquells mercaders de qui será la roba que s' descarregará à carestia, si donchs entre ells no era feta convinença com començaren à descarregar, que la una roba aiudas à l'altra si mes costava de descarregar; perçó, com per ventura se esdevé à quascun de pendre mercat ò carestia. Encara mes, si com la nau ò leny haurá descarregat una quantitat de la roba que haurá portada, se metrá temporal tan gran que la roba que será romasa à descarregar se perdrá, aquella

Chapitre CLII [197] (3).

Du déchargement fait, partie avec beau temps, partie avec tempête.

Un navire peut arriver au lieu de sa décharge avec beau temps ou avec tempête; s'il arrive avec beau temps et décharge ce jour-là une quantité de marchandises à bon marché, et que la nuit ou le jour suivant il survienne une tempête telle que le lendemain matin il en coûte pour décharger plus de la moitié ou des deux tiers qu'il n'en a coûté le jour où il avoit commencé à décharger, les marchands à qui appartiennent les marchandises déchargées à bon marché ne sont pas obligés d'indemniser ceux dont les marchandises sont déchargées à plus haut prix; à moins qu'ils n'eussent fait entre eux, avant de commencer à décharger, la convention (4) que les unes aideront les autres, dans le cas où elles coûteroient davantage à décharger, parce que c'est le hasard qui fait que chacun opère à bon marché ou à un prix élevé.

Encore plus, si, lorsque le navire aura déchargé une partie des marchandises qu'il portoit, il survient quelque tempête si forte que les marchandises restées à décharger se perdent, ceux dont les marchandises sont déjà déchargées ne sont pas obligés d'in-

(1) On a déjà vu le même principe dans les chapitres XVIII et LIII [63 et 98].

(2) Ici le fret est payable sans terme; mais, pour le cas où il y a un terme convenu, voir le chap. CCXXV [270].

(3) Manuscrit, chap. CLIX. *Si alguna nau vendrá descarregar en algun loch.* Capm. pag. 272. Trad. it. chap. CXCIV. Voir Targa, pag. 58, 261, 283; Émérigon, t. I.er, pag. 601, 613, 626. Il faut se reporter à la note 4 de la page 114.

(4) Les dommages prévus par ce chapitre sont des avaries particulières; mais les marchands peuvent faire une sorte d'assurance mutuelle, dont j'ai déjà parlé, t. I.er, pag. 141. Il paroît que cette espèce de pacte étoit si favorable, qu'on permettoit au patron de le faire en leur absence pourvu que ce fût avec l'avis de l'équipage.

roba que será descarregada ia no es tenguda de res esmenar à aquella que será perduda, si donchs entre los mercaders de qui aquella roba será, no era empres que la una roba fes aiuda à l'altra. E si mercader no y haurá algú en la nau, è lo senyor de la nau ò leny agermanará la una roba ab l'altra, deu esser axí tengut per ferm com si tots los mercaders hi eren, ò axí com si tota la roba era sua; que sua es, pus que la té en comanda. E si la nau ò leny se perdrá ò pendrá algun dan, è l' senyor de la nau ò leny è los mercaders agermanaran l'aver ab la nau ò leny, è la nau ò leny ab l'aver, se perdrá, aquella roba que s' salvará deu aiudar à smenar la nau ò leny segons que les convinençes seran entre ells empreses. E si empressió ne convinençes no y haurá alguna, qui perdut haurá per perdut se haurá anar. Si en la nau ò leny no haurá mercader algú, è l' senyor de la nau agermanará la nau ò leny ab l'aver, ab consell de tot lo cominal de la nau ò de la maior partida, deu esser tengut axí per ferm, com si tots los mercaders hi eren, ò er axí com si tota la roba era sua; que sua es, pus que la té en comanda. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny no ú fará ab consell de tot lo cominal de la nau ò de la maior partida, no deu haver valor. Perque tot senyor de nau ò leny se deu guardar com fará ses faenes è com no, perçó que ço que ell fará que ú faça en guisa, que sia tengut per ferm.

demniser les propriétaires dont les marchandises sont perdues, si les marchands à qui elles appartiennent, ne sont pas convenus que les unes aideroient les autres. S'il n'y a aucun marchand à bord, et que le patron associe les marchandises les unes aux autres, ce qu'il fera sera tenu pour valide comme si tous les marchands y étoient, ou comme si toutes les marchandises étoient à lui; et elles le sont, puisqu'il les a sous sa garde (1).

Si le navire se perd ou éprouve quelque dommage, le patron et les marchands ayant associé les marchandises avec le navire, les marchandises qui resteront doivent aider à indemniser le navire, selon les conventions faites entre eux; et s'il n'y a eu ni conventions ni accords, celui qui perdra supportera sa perte (2).

S'il n'y a aucun marchand à bord, et que le patron associe le navire avec les marchandises, d'après l'avis de tout l'équipage du navire ou du plus grand nombre, ce qui aura été fait doit être aussi valide que si tous les marchands y eussent été, ou comme si tous les effets lui appartenoient; car ils étoient à lui, puisqu'il les avoit sous sa garde. Mais si le patron ne fait pas cet accord avec l'avis de tout l'équipage du navire ou du plus grand nombre, il ne doit avoir aucune force; c'est pourquoi tout patron doit prendre garde de quelle manière il agira, afin que le parti qu'il aura pris soit approuvé.

Capitol CLIII [198].

De roba banyada per culpa de barquers.

Barquers ò iovens homens de ribera,

Chapitre CLIII [198] (3).

Des marchandises mouillées par la faute des maîtres de chaloupe.

Les maîtres de chaloupe ou les garçons

(1) C'est ce qui a déjà été dit à la fin du chapitre CL [195].

(2) Ce n'est point le cas de recourir aux règles de contribution prescrites par les chap. LIII et LIV [98 et 99]; l'accident n'est avarie commune que par convention et non par sa nature.

(3) Manuscrit, chap. CLX. *Barquers ò jovens homens de ribera, que carregaran ò descarregaran.* Capm. pag. 139. Trad. it. chap. CXCV. Voir Valin, t. II, pag. 156; Émérigon, t. I.er, pag. 381. Le principe de ce chapitre se trouve dans l'article 10 des Rôles d'Oléron. Il est complété par le chapitre suivant.

qui carregaran ò descarregaran nau ò leny, ells deuen carregar è descarregar be è diligentment perçó que la roba no s' pusca banyar ne gastar ne perdre per culpa d'ells. E si roba se banyará ò s' guastará ò s' perdrá sens culpa d'ells, ells no sien tenguts de alguna esmena à fer à aquells mercaders de qui aquella roba que banyada ò gastada será ò perduda, pus que per culpa de ells no s' será banyada ò guastada ò perduda. Encara mes, si ells carregaran roba ò descarregaran, è les manilles d'aquell fax ò bala ò farcell que ells carregaran ò descarregaran, los romandran en les mans, è ells mostrar ò provar ho poran; si aquell fax ò bala ò farcell ò qualsevulla roba que sia, à qui les manilles seran fallides, se banyará ò s' guastará ò s' perdrá, ells no son tenguts de alguna esmena à fer à aquell de qui aquella roba será, à qui les manilles seran fallides. Emperó, si al carregar ò al descarregar se banyará alguna roba ò s' guastará ò s' perdrá per culpa d'ells, son tenguts de tota aquella roba esmenar à aquell de qui será. E si ells no han de que la puguen esmenar, lo barquer de qui la barca será n'es tengut, si ha alguns bens de que ho puga fer; si no, deu esser prés è star tant en la presó tró que haia satisfet à aquells mercaders de qui aquella roba será que per culpa d'ell, ò dels homens que ell haurá mésos en la sua barca ò que per ell hi seran, s'y será banyada ò guastada ò perduda; perçó com ell pren aytant de bona part del guany, que aquells homens fan ab la sua barca, com ells metexs, è encara molt millor. E es raó que qui part vol haver del guany, que part dega haver de la perdua. Perque, tot barquer se guart è s' deu guardar, quins homens metrá en la sua barca è quins no : que si aquells homens faran be lurs affers, ell ne haurá la sua part; è si los dits homens fan mal, tot tornará sobre ell qui

de plage qui chargeront ou déchargeront un navire, doivent le faire bien et avec diligence, afin que les marchandises ne puissent se mouiller, se détériorer ou se perdre par leur faute. Si des marchandises se mouillent, se détériorent ou se perdent sans leur faute, ils ne sont obligés à payer aucune indemnité aux propriétaires des marchandises mouillées, endommagées ou perdues, puisque ce n'est pas leur faute si elles ont éprouvé ces accidens. Encore plus, si, lorsqu'ils chargent ou déchargent, les cordes ou attaches des ballots, balles ou colis qu'ils chargent ou déchargent, leur restent aux mains, et s'ils peuvent en faire la preuve, ils ne doivent, pour les ballots, balles, colis, ou toutes autres marchandises quelconques, mouillées, endommagées ou perdues par le défaut des cordages ou attaches, aucune indemnité aux propriétaires de ces marchandises.

Mais si quelques objets sont mouillés, endommagés, ou perdus par leur faute, au temps du chargement ou du déchargement, ils sont obligés d'indemniser de cette perte ceux à qui ils appartiennent; et s'ils n'ont pas de quoi payer l'indemnité, le maître de la chaloupe y est obligé s'il a de quoi répondre: sinon, il doit être pris et rester en prison jusqu'à ce qu'il ait satisfait ceux à qui appartiennent les marchandises qui, par sa faute ou par celle des hommes qu'il a mis dans sa chaloupe, ou qui y seront pour lui, auront été mouillées, endommagées ou perdues : en effet, il a dans le gain que ces hommes font avec sa chaloupe, une part égale ou même supérieure à celle qu'ils prennent; il est donc juste que celui qui veut avoir sa part dans le gain en supporte une dans la perte (1).

C'est pourquoi tout maître de chaloupe doit prendre garde aux hommes qu'il emploiera : car, si ces hommes font bien les affaires, il aura sa part du gain; et s'ils causent quelque mal, tout tombera sur lui qui sera le maître; parce que les marchands ne se confient pas à ces hommes, mais bien à

(1) Toute cette partie du chapitre est un développement de l'article 10 des Rôles d'Oléron.

será senyor : perçó, com negú no fia res à aquells homens sino tant solament à ell qui es senyor; perçó, com negú no sab aquells homens qui seran ne qui no. Perque, quascun barquer se guart è s' deu guardar quins homens metrá en la sua barca, è quins no, per carregar ò per descarregar, perçó que dan algú no li n' pogues venir.

celui qui en est le maître, puisqu'ils ne connoissent pas quels sont ces hommes.

Pour cela, tout maître de chaloupe doit prendre garde aux hommes qu'il mettra dans sa chaloupe, afin qu'il ne puisse en résulter aucun dommage pour lui.

Capitol CLIV [199].

De barquer qui pendrá à scar carregar ò descarregar.

Si algun barquer ò iove hom de ribera pendrá alguna nau ò leny à carregar ò descarregar à scar, ò à preu sabut, ells son tenguts de carregar ò descarregar be è diligentment è com pus tost poran. E si ells açó faran be è diligentment, axí com desus es dit, los mercaders ò lo senyor de la nau per los mercaders, los son tenguts de pagar tot ço que promes los hauran be è planament, que en res no l's deuen contrastar. E si ells contrast algú los hi metran, è los barquers è iovens homens desusdits ne hauran à fer messió ò n' sostendran dan algú, los dits mercaders ò lo senyor de la nau ò leny per los mercaders, son tenguts de retre è de donar tota aquella messió ò dan ò destrich, que per culpa d'ells hauran sostenguda. E açó son tenguts de fer los sobredits mercaders, ò lo senyor de la nau ò leny per ells, sens tot contrast, si tots ells hauran fet lur servey, axí com damunt es dit. Emperó, si los dits mercaders ò lo senyor de la nau ò leny ne pendran algun dan, ò n' haurán à fer alguna messió, per culpa dels sobredits barquers ò iovens homens, perçó, car ells no hauran carregat ó descarregat axí com promes hauran, tot aquell dan è aquell destrich è aquella messió, que aquells mercaders, ò

Chapitre CLIV [199] (1).

Du maître de chaloupe qui entreprendra de charger ou de décharger à forfait.

Les maîtres de chaloupe ou les garçons de plage qui entreprennent de charger ou de décharger quelque navire à forfait ou à un prix convenu, sont obligés de charger ou de décharger bien et avec diligence et le plus tôt possible. S'ils le font bien et avec diligence, comme il est dit, les marchands, ou le patron pour eux, doivent leur payer tout ce qui aura été promis, bien et franchement, sans élever aucune contestation. S'ils élèvent quelque discussion par l'effet de laquelle les maîtres de chaloupe ou les garçons de plage susdits soient forcés à quelques dépenses ou souffrent quelque dommage, les marchands, ou le patron en leur nom, sont obligés de restituer et payer toute la dépense faite ou tout le dommage souffert par leur faute. Ces marchands, ou le patron en leur nom, doivent payer sans aucune discussion, puisque ces hommes ont fait leur service comme il est dit plus haut.

Mais, si les marchands ou le patron éprouvent quelque dommage, ou doivent faire quelque dépense par la faute de ces maîtres de chaloupe ou garçons de plage, qui n'auroient pas chargé ou déchargé ainsi qu'ils avoient promis, tout le dommage, préjudice ou dépense que ces marchands, ou le patron en leur nom, auront souffert par faute des maîtres de chaloupe ou des garçons

(1) Manuscrit, chapitre CLXI. *Si algun barquer ò jove hom de ribera pendrá alguna nau ò leny* [*à cert preu à descarregar ò carregar*]. Capm. pag. 140. Trad. it. chap. CXCVI. Voir Targa, pag. 50; Valin, t. II, pag. 156. On doit rapprocher ce chapitre du précédent.

lo senyor de la nau ò del leny per ells, hauran sostengut per culpa dels dits barquers ò iovens homens, ells son tenguts de tot aquell dan ò destrich ò messió que per culpa d'ells será prés; è son tenguts donar è retre à aquells mercaders ò al senyor de la nau ò leny per ells, tot dan è destrich è messió que per culpa d'ells será feta sens tot contrast. E si ells no han de que puguen retre ne esmenar è son aconseguits, ells deuen esser présos è mésos en poder de la senyoria, è star tant en la presó tró haien satisfet à aquells mercaders ò al senyor de la nau ò leny per ells de tot aquell dan, que hauran soffert per culpa d'ells, ò que se n' sien avenguts ab ells, ò ab lo senyor de la nau ò leny per ells.

de plage, doit être supporté et réparé par eux; et ils sont obligés de rendre et de donner aux marchands, ou au patron en leur nom, tous les dommages, préjudices et dépenses arrivés par leur faute, et ce, sans aucune discussion.

S'ils n'ont pas de quoi payer ces indemnités, ils doivent être pris, mis au pouvoir de la justice, et rester en prison jusqu'à ce qu'ils aient payé aux marchands ou au patron tout le dommage, ou qu'ils se soient accordés avec eux, ou avec le patron en leur nom.

CAPITOL CLV [200].

De naus ormeiades primer ò derrer.

Nau ò leny qui primerament será ormeiat en port ò en plaia ò en costera ò en sparagol, tota nau è tot leny, qui apres de aquella vendrá, è aquella encara se deu ormeiar en guisa è en manera que no n' faça algun dan à aquell qui primerament será ormeiat. E si dan li fá, deulo li tot esmenar è restituir sens negun contrast. Salvo emperó, que si el leny ò la nau, que apres de aquella entrará, venia ab fortuna de mal temps que no s' pogues ormeiar, è fahia algun damnatge à la dita nau que primerament hi será, no li sia tengut de esmenar tot lo dan, que en aquella hora ò per aytal cas fet li haurá, per ço car no es sa culpa. E axí aquest dan aytal, qui per aytal raó será fet, deu esser més è posat en coneguda de bons homens è que sien è sapien de la art de la mar.

CHAPITRE CLV [200] (1).

Des navires ancrés avant ou après d'autres.

Lorsqu'un navire est le premier ancré dans un port, en plage, en côte ou en rade, si un autre navire arrive après lui, ce dernier doit se placer de manière qu'il ne cause aucun mal à celui qui sera ancré le premier. S'il lui cause quelque dommage, il doit l'en indemniser et payer sans aucune discussion.

Cependant, si le navire qui arrive après le premier y est contraint par une tempête, et ne peut ancrer qu'en causant quelque dommage au premier, dans ce cas et cette circonstance il n'est pas obligé de réparer le dommage qu'il aura causé, puisque ce n'étoit pas sa faute. La décision relative à un dommage arrivé ainsi doit être remise à l'arbitrage de prud'hommes instruits dans l'art de la mer.

(1) Manuscrit, chap. CLXII. *Nau ò leny qui primerament será ormejat en port o en plage.* Capm. pag. 176. Trad. it. chap. CXCVII. Voir Cleirac, pag. 58; Valin, t. I.er, pag. 564; Émérigon, t. I, pag. 412. On trouve le principe de ce chapitre et des trois suivans dans le fr. 29 du titre II du livre IX du Digeste, *Ad legem Aquiliam;* dans le chap. XXXVI de la troisième partie de la compilation rhodienne, et dans les articles 15 et 16 des Rôles d'Oléron.

Capitol CLVI [201].

De axó meteix.

Nau ò leny qui primer será ormeiat ò en port ò en plaia ò en costera ò en esparagol ò en altre loch, si fará dam-natge à aquella nau ò à aquell leny qui apres d'ella será vengut ò entrat, no sia tengut de res esmenar del dan que fet li haurá per aquesta raó, que si à la nau que primer será ormeiada falrá sa exarcia, ò no n' haia mes que n' puga donar, sino aquella que davant tendrá, è que haia fet tots sos envits ò que sia en loch, que no n' puga trobar de exarcia à prestar ne à logar ne per neguna raó, è s' metrá tant soptosament lo mal temps, que no s' sia poguda ormeiar; si per aytals occasions, com damunt son dites, li fará aquell dan que desus es dit, no li es tengut de esmena à fer. Mas emperó, si la nau ò l' leny haurá exarcia à prestrech ò à loguer, ò que fos en loch que l' senyor de la nau la s' pogues pendre ò aquells qui serien en la nau ò en lo leny, qui apres de aquella nau ò d'aquell leny primer será ormeiat, en qualsevulla loch que sien diran à aquells que ells pensen de ormeiar, perçó que no l' s puguen fer algun dan, que no es bell temps, è han dubte que no s' meta mal temps, è si aquells qui la nau ò leny qui primer será ormeiat, repembrá que no s' volrá ormeiar, si mal temps se met, sobre açó que aquells qui seran en la nau ò en lo leny qui derrer sera ormeiat è entrat, los hauran dit è demostrat, è si la nau, qui prim r será ormeiada, fará dan à aquella qui apres d'ella será venguda è ormeiada, ella li es tenguda de fer esmena de tot lo dan que fet li haurá per raó de la condició que per aquells qui en la nau ò leny qui derrer será entrada los será dita è manifestada. Mas emperó, si la nau qui pri-

Chapitre CLVI [201] (1).

Du même objet.

Le navire qui, étant le premier à l'ancre dans un port, ou en plage, ou en côte, ou en cale, ou ailleurs, cause quelque dommage au navire arrivé ou entré après l[ui], n'est pas obligé de le réparer s'il manquoit de câbles, ou si, se servant de tous ceux qu'il avoit, il a fait tous ses efforts pour éviter l'accident, ou s'il étoit dans un lieu où il n'a pu trouver des cordages à emprunter ou à louer, de quelque manière que ce soit, le mauvais temps étant arrivé si subitement qu'il n'a pu amarrer convenablement; si, dans ces circonstances, il cause quelque dommage, comme il est dit ci-dessus, il ne doit pas le réparer.

Cependant, si le navire avoit des cordages empruntés ou loués, ou s'il étoit en un lieu où le patron pût en prendre, ou enfin si ceux qui sont à bord du navire ancré après le premier arrivé, en quelque lieu qu'ils soient, ayant dit aux autres qu'ils aient soin de bien amarrer, afin qu'ils ne puissent leur causer aucun dommage, parce que le temps n'est pas beau, et qu'une tempête est à craindre, les hommes de bord du premier navire ancré répondent qu'ils ne veulent pas amarrer, et que, dans ces circonstances, une tempête survienne comme le leur avoient dit et déclaré ceux du navire dernier ancré, de manière que le navire premier ancré cause dommage à celui qui sera arrivé et ancré après lui, ils doivent indemnité de tout ce dommage, à cause de la déclaration qui leur a été faite et manifestée par les hommes du navire dernier entré.

Mais cependant, si le navire premier

(1) Manuscrit, chap. CLXIII. *Nau ò leny qui primer será ormejat ò intrat en port, ò en playa.* Capm. pag. 177. Trad. it. chap. CXCVIII. Le principe de ce chapitre est pris dans le fr. 29 du titre II du livre IX du Digeste, *Ad legem Aquiliam*, et dans l'article 16 des Rôles d'Oléron.

mer venguda será, haurá dada tota sa exarcia, è haurá fets tots sos envits, iat sia que ella sia en loch que trob recobre de exarcia ò no, no li es tenguda de dan que li faça; car negú no s' deu pensar que si lo senyor de la nau trova exarcia à manlevar ò à loguer ò à venda, que ell vulla perdre çó que ha per fer dan à altre ab sa voluntat, ne algú no ú deu creure ne pensar. E aquest capitol fon fet perçó que desus es dit.

arrivé a donné tous ses câbles et fait tous ses efforts, qu'il soit ou non en lieu où il puisse trouver des cordages, il n'est point responsable du dommage qu'il a causé: car personne ne peut croire que, si ce patron trouvoit des cordages à emprunter, ou à louer, ou à vendre, il voulût perdre ce qu'il a, exprès pour causer dommage à un autre; et personne ne doit le croire ni le penser.

Ce chapitre a été fait par les raisons expliquées ci-dessus (1).

Capitol CLVII [202].

Declaració del precedent.

Nau ò leny, qui primer será ormeiada en algun loch, è aquella nau ò leny que apres d'ella vendrá ò entrará, se deu ormeiar en guisa ò en manera que no li faça dan, è si li n' fá es li n' tengut de tota esmena à esmenar, segons que en lo capitol desusdit es contengut esclarit è certificat. Mas emperó, axí es à entendre que aquella nau ò leny qui primer será ormeiat, no mudas ancores ne prois que tengues de dins ne de fora, pusque la nau ò leny qui apres de ella será entrat se sia ormeiat. E si ell les mudará ò les cambiará, apres que aquella nau derrera será ormeiada, è aquella nau pendrá algun dan que primer será ormeiada, aquella nau que apres d'ella será entrada, no li es tenguda de tot aquel dan esmenar, mas de partida, perço car ella haurá mudades ancores è prois de dins è de fora. E aquell dan que aquella nau que derrer será ormeiada haura fet à aquella que primer será ormeiada, deu esser més en poder de savis homens è certs qui sien è sapien be è diligentment de la art de la mar, è ells segons lur conciencia è segons consell que

Chapitre CLVII [202] (2).

Explication du précédent chapitre.

Lorsqu'un navire est le premier ancré quelque part, celui qui viendra ou entrera après doit s'ancrer de manière à ne lui causer aucun dommage; s'il lui en cause, il est obligé de l'indemniser selon ce qui est contenu, éclairci et certifié dans le chapitre ci-dessus. Mais il faut entendre que le navire ancré le premier ne change point les ancres ni les câbles (3) qu'il avoit, dedans ou dehors, depuis que le navire entré après lui se sera ancré. S'il les déplace ou les change après que ce dernier navire sera ancré, et que le premier reçoive quelque dommage, le navire entré après lui ne doit pas l'indemniser en totalité, mais seulement en partie, parce que ce premier navire a changé ses ancres et ses câbles dedans et dehors.

Le dommage que le navire dernier ancré a causé à celui qui étoit ancré le premier, doit être mis à l'appréciation d'hommes instruits et experts dans l'art de la mer; et, selon leur conscience et les conseils qu'ils trouveront dans les prud'hommes de la mer, ils sont obligés de répartir la perte bien et diligemment, afin qu'il n'arrive pas de plus grand

(1) Capmany a omis la disposition finale de ce chapitre.

(2) Manuscrit, chap. CLXIV. *Nau ò leny qui primer será ormejat en algun loch.* Capm. pag. 178. Trad. it. chap. CXCIX. Voir Targa, pag. 280. Maystoni n'a pas traduit ce chapitre.

(3) Boucher traduit *ancores ne prois* par *ses ancres ni sa proue,* et prend ainsi les *câbles* appelés *prois* en vieux catalan, pour la *proue* dont il ne peut être question ici.

trobaran dels promens de la mar, ells son tenguts que l's ho deuen partir be è diligentment, perçó que mal ne traball no pusca esser ne crexer entre los senyors de les naus ò dels lenys, ne encara entre l's altres que haguessen algun contrast entre ells. Mas, si la nau qui primer será ormeiada, no mudará ne cambiará dins ne defora ancores ne prois, aquella nau que derrer será entrada, li es tenguda de tot lo dan que li fará de esmena à fer, tot axí com en lo capitol desusdit es esclarit è certificat. Emperó, si aquella nau que derrer entrada será ormeiada, è apres que aquella será ormeiada mudará ò cambiará ancores ò prois; si per culpa d'aquelles ancores ò prois que mudats ò cambiats seran, aquella nau qui primer será ormeiada è entrada, sostendrá algun dan aquella nau que apres de ella será entrada è ormeiada, li es tenguda de tot aquell dan que fet li haurá à esmenar, per ço, com haurá mudades è cambiades les ancores al prois. Mas si ella no cambiará ancores ne prois è aquella nau ò leny qui primerament será ormeiada, les mudará è les cambiará pus intra ò pus fora, è aquella nau que derrera entrada è ormeiada será no s' muda, no li es tenguda de esmena à fer sino tant solament en axí com en lo capitol desusdit es stablit è certificat. Mas emperó, si aquella nau que primer será entrada è ormeiada pendrá algun dan sens culpa de aquella que apres será entrada è ormeiada, no li es tenguda de alguna esmena à fer per dan que ell prengue, pus que sens culpa d'aquella nau, que apres d'ella será entrada è ormeiada, l'agues prés. E fon fet perçó aquest capitol, que quascun se guart ia que fará è com se ormeiará, que segons que ell fará è se ormeiará, aquell guardó que desus es dit li n' pertanyerá. Perque quascú se guart que faça ço que à fer haurá be è saviament, perço que entre ells ne altres no puga haver algun contrast per lur culpa.

dommage, ni de plus grandes difficultés entre les patrons et les personnes qui auroient quelque discussion avec eux.

Si, au contraire, le navire premier ancré n'a remué ni changé en rien, dedans ou dehors, ses ancres ou ses câbles, le navire dernier entré est obligé de réparer tout le dommage, ainsi qu'il a été dit au chapitre ci-dessus. Mais, si le navire dernier entré, après qu'il sera ancré, remue ou change ses ancres ou ses câbles, de manière que par l'effet de ses ancres ou câbles remués ou changés le navire premier entré souffre quelque dommage, il doit réparer tout celui qu'il aura causé, puisqu'il aura changé et remué ses ancres ou ses câbles.

S'il ne change pas ses ancres ou ses câbles, et que le navire premier ancré les remue et les change plus en dedans ou plus en dehors, tandis que le navire dernier entré et ancré n'a rien changé, celui-ci n'est pas obligé à d'autre indemnité que celle qui a été expliquée dans le chapitre ci-dessus. Cependant, si le navire premier entré et ancré souffre quelque dommage sans la faute de celui qui sera entré et ancré après, celui-ci n'est tenu de lui payer aucune indemnité pour le dommage qu'il souffre, puisque ce n'est pas la faute du navire entré et ancré le dernier.

On a fait ce chapitre pour que chacun prenne garde comment il agira ou ancrera, afin que, selon ce qu'il fera, la peine susdite ne lui soit pas appliquée. Que chacun donc fasse ce qu'il doit faire bien et savamment, afin qu'entre eux ni autres il ne puisse y avoir aucune contestation par leur faute.

Capitol CLVIII [203].

De ormeiar.

Si una nau ò dues ò quantitat de naus ò de lenys entraran en port ò en sparagol ò en plaia o en altre loch è entraran ensemps, è s'ormeiaran, quascun d'ell se deu tan luny ormeiar del altre, que per res no poguessen fer algun dan la un à l' altre. Emperó, si per ventura ells estan en algun dels lochs sobredits, se metrá mal temps, quascun d'ells se deu ormeiar be è gint, è fer tot son poder, perçó que algú d'ells no puga pendre algun dan; è encara mes perçó que lo un no pusca fer dan al altre. E si per ventura, stant aquell mal temps, à alguna de les naus ò lenys falrá exarcia è ir n' à sobre los altres è fer los ha dan, si aquella nau ò leny à qui la exarcia será fallida haurá fet tot son poder de ormeiarse, è la exarcia que ell havia era bona è suficient à aquella nau ò leny, è encara à molt maior que aquell no es, aquell dan que fet será no deu esser esmenat à aquell qui pres l'aurá, pus que per culpa d'aquell de qui la nau ò leny será, à qui la exarcia será fallida, no será fet: encara mes, per altra raó, perçó, car ell haurá fet tots sos envits è tot son poder de ormeiarse: encara mes, que aquella exarcia que fallida li será era bona è suficient à aquella nau ò leny è à maior que aquell no era. E axí per les raons desusdites, no es tengut de esmena à fer de aquell dan que fet haurá à algú. Emperó, si aquell senyor d'aquella nau ò leny à qui la exarcia será fallida, haurá més flix que no será ormeiat axí com fer deguera è poguera, è la exarcia que ell haurá no

Chapitre CLVIII [203] (1).

Du mouillage (2).

Si un navire ou deux, ou un plus grand nombre, entrent ensemble dans un port, en rade, ou en plage, ou en autre lieu, et y mouillent, chacun d'eux doit mouiller loin de l'autre, afin que d'aucune manière ils ne puissent se faire respectivement de dommage. Mais si, par événement, il arrive quelque tempête, chacun d'eux doit s'afférer bien et fortement, et faire tout ce qui est en lui pour qu'aucun d'eux n'éprouve de dommage, et même pour que l'un ne puisse causer de dommage à l'autre. Lorsque par événement, pendant cette tempête, quelqu'un de ces navires, dont les câbles manqueroient, donnera contre les autres, et leur causera dommage, si le navire auquel les câbles ont manqué a fait tout ce qui étoit possible pour s'afférer, et que les câbles qu'il avoit fussent bons et suffisans pour un navire de sa force ou même pour un plus considérable, le dommage arrivé ne doit pas être payé à celui qui l'aura souffert, puisqu'il ne sera pas arrivé par faute de celui à qui appartient le navire auquel les câbles ont manqué; encore par une autre raison, parce qu'il a fait tous ses efforts et ce qui étoit en son pouvoir afin d'afférer, et même que les câbles qui lui ont manqué étoient bons et suffisans pour ce navire, et encore pour un plus grand.

Ainsi, par les raisons dites ci-dessus, il ne doit pas réparer le dommage qu'il aura causé. Mais si le patron de ce navire auquel les câbles ont manqué, n'avoit pas afféré fortement, ou qu'il ne l'eût pas fait comme il devoit et pouvoit, ou que les câbles qu'il avoit ne fussent pas suffisans pour son navire, et même pour un plus petit, si par ces causes

(1) Manuscrit, chap. CLXV. *Si una nau ò dues, ò quantitat de naus ò de lenys* [*entren en port ò en plaia*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 180. Trad. it. chap. CC. Voir Targa, pag. 281; Valin, t. II, pag. 533. Émérigon, t. I.er, pag. 412. Mayssoni ayant omis le chapitre précédent, donne à celui-ci le n. 202.

(2) Le mot *ormeiar* est un verbe qui a deux sens; il signifie *appareilier, équiper un navire;* et c'est le plus souvent en ce sens qu'il est employé dans le Consulat. Il signifie aussi *ancrer, mouiller;* c'est le sens qui m'a paru ici le véritable. Ne pouvant traduire par les mots, *de mouiller,* j'ai été obligé d'adopter un équivalent.

será suficient à aquella sua nau ò leny, ne encara à menor que aquella no es, si per aquestes raons desusdites aquella sua nau ò leny fará dan algú, ell n' es tengut de tot aquell dan à restituir è esmenar à aquell qui suffert ò sostengut l'aurá, per culpa de flix ò de mala exarcia que ab ell se aportava. Perqué, tot senyor de nau ò leny se guart è s' deu guardar que no meta flix à ormeiarse è que no port ab si exarcia que no sia suficient, perçó que la pena ne condició no li pusca esser desus posada que desus es dita.

son navire occasione quelque dommage à quelqu'un, il est obligé de payer et de réparer ce dommage à celui qui l'aura souffert par cause de la foiblesse ou de la mauvaise qualité des câbles qu'il portoit.

En conséquence, tout patron doit prendre bien garde à ne pas afférer foiblement (1) et à ne pas porter avec lui des câbles qui ne seroient pas suffisans, afin que la peine ci-dessus ne puisse lui être appliquée.

Capitol CLIX [204].

De stiba de botes.

Senyor de nau ò leny qui logará stiba de botes, à viatge cert ò à temps sabut, è lo logador diu al senyor de la nau, que ell no leu ne faça levar ni prenga ni faça pendre aquella stiba, si donchs no li paga lo loguer, è si la pren que vaia à risch è à ventura del senyor de la nau: è si sobre aquesta condició la se n' porta que l' logador li haurá dita, è l'estiba se pert, lo senyor de la nau li es tengut de esmenar la stiba, ò l' preu de aquella, è encara mes lo loguer que haurá empres ab lo logador. Encara mes, si lo senyor de la nau, te mes la stiba que no haurá empres ab lo logador è la portará en altre viatge lo qual no será empres entre l' logador è lo senyor de la nau, si l'estiba se pert en aquell temps ò en aquell viatge, lo qual entre ells empres no será, lo senyor de la nau sia tengut de esmenar l' estiba de les botes al sobredit logador, è lo preu de aquelles è tot lo

Chapitre CLIX [204] (2).

Des locations de futailles.

Lorsqu'un patron loue une certaine quantité de futailles (3) pour un voyage ou pour un temps déterminé, si le locateur lui dit qu'il ne doit emporter, ni faire emporter, ni prendre, ni faire prendre ces futailles, qu'autant qu'il lui paiera en même temps son loyer, et qu'il les prendra pour son compte et risque; si, avec cette condition imposée par le locateur, le patron les emporte et qu'elles se perdent, il doit indemniser le propriétaire ou bien payer le prix, et en outre le loyer dont il sera convenu avec le locateur.

Encore plus, si le patron garde les futailles qu'il a empruntées plus de temps qu'il n'aura été convenu avec le locateur, ou s'il les porte en un autre voyage que celui qui a été convenu entre le locateur et lui, et que les futailles se perdent pendant ce temps ou ce voyage qui n'avoit pas été convenu, ce patron doit rendre les futailles au locateur, ou leur prix et tout leur loyer, en calculant

(1) Le texte porte *que no meta flix*, c'est-à-dire littéralement, *de ne pas mettre foible*. Boucher traduit, *de n'avoir que des exarcies de parade*. Il traduit les expressions précédentes, *haurá més flix*, par *avoit plus d'apparence que d'appareil réel*; je ne sais si ce jeu de mots peut amuser beaucoup les lecteurs.

(2) Manuscrit, chap. CLXVI. *Senyor de nau ò de leny qui logará stiba de botes*. Capm. pag. 142. Trad. it. chap. CCI. Voir Targa, pag. 154; Valin, t. II, pag. 533. Mayssoni donne à ce chapitre le n. 203.

(3) Je n'ai pas cru devoir, à l'exemple des autres traducteurs, me borner à copier les mots catalans, en disant, *stibes de botes*. Les mots français que j'ai employés étoient indiqués par les dictionnaires les plus exacts et par Capmany.

loguer de aquella, multiplicat de viatge cert ò del temps empres, al viatge ò al temps que entre ells no será stat empres. Encara mes, si lo senyor de la nau la iugava ò la baratava ò la venia ò s' perdia per sa culpa, per aquella raó maior que desus es dita. Emperó, si lo logador no posará aquestes condicions desusdites al senyor de la nau, com ell logará ò pendrá l'estiba, è l'estiba se perdrá; será perduda al dit logador, pag lo loguer ò no lo senyor de la nau, ab que no s' perdrá per culpa, axí com damunt es dit, ne la condició que desus es dita li hagues posada lo logador; salvo emperó, lo loguer: perdra s' la stiba ò no s'perda, totavia sia salvo lo loguer al logador. E si l'estiba se pert per les condicions desusdites, lo senyor de la nau sia tengut de esmenar la dita stiba. E si lo senyor de la nau è lo logador no se n' poden avenir, sia més en poder de dos bons homens boters, qui haguessen vista aquella stiba, è que fossen be del offici de la boteria, è qualsevulla cosa que aquells diguessen per lur sagrament, que alló sia tengut de esmenar lo senyor de la nau al dit logador, salvo emperó que l' loguer de la stiba deu totavia esser pagat.

par le voyage ou le temps convenu le voyage et le temps non convenus. Encore plus, si le patron du navire joue, ou échange, ou vend ces futailles, ou les perd par sa faute, il en sera comme il a été dit ci-dessus.

Mais si le locateur n'a pas imposé les conditions ci-dessus au patron, lorsqu'il lui a loué ou accordé les futailles, et qu'elles se perdent, elles doivent être perdues pour le locateur, que le patron doive ou non payer un loyer, pourvu qu'elles ne se perdent pas par sa faute, comme il est dit, ou que le locateur n'ait pas imposé la condition expliquée ci-dessus; sans préjudice cependant du loyer promis, car, que les futailles se perdent ou non, ce loyer doit être toujours payé au locateur. Mais, si elles se perdent par l'une des causes expliquées plus haut, le patron est obligé de payer les futailles. Si le patron et le locateur ne peuvent s'accorder, la décision de l'affaire sera confiée à deux prud'hommes tonneliers, qui auront vu ces futailles et seront experts dans leur art; et tout ce qu'ils décideront sous serment sera obligatoire pour le patron et le locateur, sauf cependant que le loyer promis doit toujours être payé.

Capitol CLX [205].

De carrech de vi.

Si algun senyor de nau ò leny haurá noliciada la sua nau ò lo seu leny à alguns mercaders, si aquella nau ò aquell leny deurá ò haurá à carregar de vi, è si lo senyor de la nau ò del leny será tengut de donar l'estiba als mercaders per tot lo carrech de la nau ò del leny, deu fer en axí, que deu fer bella l'estiba è deula fer omplir à sos mariners ò à qui s' volrá, aus

Chapitre CLX [205] (1).

Des cargaisons de vins.

Le patron qui a frété son navire à des marchands pour y charger du vin, et s'est obligé à leur fournir des futailles pour tout le chargement, doit agir comme il va être dit.

Il doit faire nettoyer (2) les futailles et les faire remplir par les matelots ou par d'autres personnes, avant de les mettre à bord; et lorsqu'elles sont remplies d'eau, il doit les

(1) Manuscrit, chap. CLVII. *Si alcun senyor de nau ò de leny aurá noliejada la sua nau* [*per carregar de vi*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 143. Trad. it. chapitre CCII. Mayssoni rétablit ici le numérotage conformément au texte, de manière que sa traduction n'a point de chapitre 304.

(2) Boucher traduit, *doivent être belles*, parce que le texte porte, *fer bella*, expression qui en catalan signifie *rendre propre*, *parer*.

que la meta en sa nau ò en son leny, è axí plena d'aygua deula mostrar als mercaders ò à home per ells, è dir encara en axí, ò fer dir è aquells mercaders qui y son ò seran, è la ia l's es semblant aquella stiba esser bona è si l's sembla stanya è si volen que ell la meta en la nau. E si los mercaders ò hom per ells diran, que la tendran per stanya è que la meta ò la faça metre en la nau ò en lo leny, si los mercaders la ompliran ò la faran omplir de vi, pus que stibada será en la nau, si aquella stiba se exirá ò vessará alguna quantitat del vi, que ells mesa hi hauran ò feta metre, lo senyor de la nau ò leny no l's n' es tengut de alguna esmena à fer, perçó car no es sa culpa; è encara mes, perçó car ell la l's mostrá plena d'aygua; encara mes, perçó com ab voluntat d'ells ò de hom per ells la ha mesa en la nau; è ells ò hom per ells la tengueren è digueren que era stanya. Mas, los mercaders li son tenguts de pagar tot lo nolit que promes li hauran, è axí be del vi qui vessat será com d'aquell qui será salvat, pus que per culpa d'ell no s' será vessat ne perdut. Emperó, si lo senyor de la nau deurá donar la stiba als mercaders, com desus es dit, è ell ne hom per ell no la mostrará als mercaders ne à hom per ells, è si la tendran per stanya ò no, è sens vista d'ells ò de hom per ells ell la metrá en la nau ò leny ò la fará metre, si los mercaders sostendran dan algú per culpa d'aquella stiba que ell mostrada no haurá; lo senyor de la nau ò leny los es tengut de esmena à fer, è los mercaders no li son tenguts de nolit à pagar d'aquell vi qui vessat será, perçó, car ell no l's mostrá la stiba si era stanya ò no. Emperó si lo senyor de la nau ò leny no n' dará, ne

montrer aux marchands ou à quelqu'un qui les représente, en demandant ou faisant demander à ces personnes (1) si ces futailles leur semblent bonnes, si elles leur paroissent suffisamment étanchées, et s'ils veulent qu'il les mette à bord. Si les marchands, ou quelqu'un pour eux, disent qu'ils les tiennent pour suffisamment étanchées, et qu'il peut les mettre ou faire mettre à bord, qu'ensuite ils les remplissent ou les fassent remplir de vin; si, après qu'elles seront estivées à bord, ces futailles coulent ou perdent quelque portion de vin (2), le patron ne leur doit aucune indemnité, parce que ce n'est pas sa faute; et encore plus, parce qu'il les leur a montrées remplies d'eau; et aussi, parce que, les ayant mises à bord, de leur consentement ou du consentement de celui qui agissoit en leur nom, ils ont dit qu'ils les tenoient pour suffisamment étanchées.

Les marchands doivent lui payer tout le fret qu'ils ont promis, tant du vin conservé que de celui qui sera perdu, parce qu'il ne se sera pas perdu par sa faute.

Si le patron s'est obligé à fournir les futailles aux marchands, comme il est dit cidessus, et que ni lui ni quelqu'un en son nom ne les montre ni aux marchands, ni à quelqu'un pour eux, afin de savoir s'ils les tiennent pour étanchées, dans le cas où il les feroit mettre à bord sans les leur avoir montrées, et où ils éprouveroient quelque dommage par des futailles qu'on ne leur auroit pas montrées, il est obligé de les indemniser; ils ne doivent pas lui payer de fret pour le vin perdu, parce qu'ils n'ont pas été à même de vérifier si les futailles étoient étanchées ou non.

Mais si le patron ne s'est point obligé à fournir des futailles aux marchands avec qui

(1) Boucher traduit, *faire dire aux marchands qu'elles sont là*; mais les mots *qui y son ò seran*, signifient, *qui sont ou seront présens*, et se rapportent aux marchands.

(2) Boucher traduit, *si ensuite les marchands les font remplir de vin, et qu'ils les laissent aller* C'est un contre-sens. Il s'agit des futailles qui, comme on dit trivialement, *s'en vont*, c'est-à-dire, *fuient* [illegible]*issent perdre le liquide qu'elles contiennent*.

será de stiba tengut à donar à aquells mercaders qui nolieiat l'auran, è los mercaders hauran ò deuran haver l'estiba; sia stanya ò no sia stanya, que ves lo vi tot ò partida, los mercaders son tenguts lo nolit à pagar de aytant com la nau sua ò lo seu leny haurá més, tot axí com ab ell ho hauran empres, sens tot contrast. E per lo que desus es dit, son fet aquest capitol.

il a fait la convention de fret, ceux-ci ayant dû ou devant s'en procurer, qu'elles soient étanchées ou non, que le vin s'écoule en tout ou en partie, les marchands doivent payer le fret de tout ce qu'ils auront mis dans le navire, suivant la convention, sans aucune discussion.

Ce chapitre a été fait pour le motif qui vient d'être expliqué (1).

Capitol CLXI [206].

De exarcia logada.

Senyor de nau ò leny qui logará exarcia per anar en viatge, è aquella exarcia que logada haurá se pert sens culpa d'ell, no es tengut de res esmenar à aquell qui logada la li haurá, sino tant solament lo loguer qui entre ells empres será. Emperó, si la exarcia se perdrá per culpa del senyor de la nau, sia tengut ell de fer esmena à aquell qui logada la li haurà, tot aytant com la exarcia valega ò valia en aquell temps que ell la prés ò la logá, ò de donar aytanta exarcia com aquella era al temps que ell la prés. Encara mes, si aquella exarcia se trencará, ò s' guastará, per culpa del senyor de la nau, ell sia tengut de esmena à fer axí com desus es dit, mas si s' trencará ò s' guastará sens culpa d'ell, no sia tengut de res esmenar, sino axí com desus es dit. Salvo emperó, si aquell qui la exarcia logará hi posava preu ò condició alguna, è lo senyor de la nau rebrá aquella exarcia sots les condicions que aquell li posará, lo senyor de la nau sia tengut de donar tot aquell preu que l' logador dit li haurá, ò de retra aytanta exarcia com aquella, è que valgues tant com aquella. Empero, sia en voluntat del logador si pendrá diners ò exarcia. Emperó, si lo senyor de la nau portará aquella

Chapitre CLXI [206] (2).

Du louage d'apparaux.

Lorsqu'un patron aura loué des apparaux pour aller en voyage, s'ils se perdent sans sa faute, il ne doit point d'indemnité au locateur, mais seulement le loyer dont ils seront convenus. Si ces objets sont perdus par la faute du patron, il est tenu d'indemniser celui qui les lui aura loués de tout ce qu'ils valoient à l'époque où il les a pris ou loués, ou bien il doit lui en donner d'autres dans le même état qu'étoient ceux qu'il a loués à l'époque de la convention.

Encore plus, si ces apparaux se rompent ou se gâtent par faute du patron, il doit en indemniser les propriétaires comme il a été dit; mais s'ils se rompent ou se gâtent sans sa faute, il ne doit point d'indemnité, mais seulement il doit payer le loyer.

Néanmoins, si celui qui lui a loué les apparaux y a mis un prix ou une condition, et que le patron les ait reçus sous les conditions que l'autre lui a imposées, il est obligé de payer le prix que le propriétaire a fixé, ou de rendre des apparaux semblables ou qui valent autant; et il sera libre au propriétaire de prendre de l'argent ou des apparaux.

Si le patron porte ces apparaux dans un autre voyage, et non pas seulement dans

(1) Capmany a omis la formule finale de ce chapitre.

(2) Manuscrit, chap. CLXVIII. *Senyor de nau ò de leny qui logará exarcia que logada aurá.* Capm. pag. 181. Trad. it. chap. CCIII. On doit rapprocher ce chapitre du CLIX [204], des trois suivans et du CLXXXVIII [233].

exarcia en altre viatge, è no tan solament en aquell que haurá empres ab aquell qui la exarcia haurá logada, è la exarcia se perdrá en aquell viatge qui entre ell no sera empres en qualsevulla guisa que la exarcia s' perdrá ò s' guastará, lo senyor de la nau sia tengut de donar è de retre aytanta exarcia com aquella, ò lo preu que aquella valia al temps que ell la prés hò posat hi será. E lo loguer sia pagat del viatge empres, multiplicat à aquell qui no será empres, ò en qualsevulla guisa sia de la exarcia, totavia sia pagat lo loguer.

celui dont il étoit convenu, et que ces apparaux se perdent, de quelque manière qu'ils se perdent ou se gâtent, le patron est obligé d'en donner et d'en rendre autant qu'il en a loué, ou ce qu'ils valoient quand il les a pris, ou ce dont on conviendra.

Le loyer pour ce voyage doit être payé sur le pied du voyage originairement convenu; et quelque chose qui arrive relativement (1) aux apparaux, le loyer doit toujours être payé.

Capitol CLXII [207].

De exarcia manlevada.

Senyor de nau ò leny qui manlevará exarcia è s' perdrá ò s' guastará, lo senyor de la nau qui manlevada la haurá, es tengut de retre è de donar aytanta de exarcia com aquella que manlevada haurá, ò lo preu que aquella valia al temps que ell la manlevá. E sia en voluntat de aquell qui prestada la li aurá de pendre exarcia ò diners. Emperó, en qualsevulla guisa que la exarcia se perdrá ò s' guastará que manlevada será, deu esser restituida à aquell qui prestada la haurá, è lo senyor de la nau qui manlevada la haurá no hi pot mètre negun contrast. E fon fet perçó aquest capitol, car molt senyor de nau ò de leny manlevará exarcia qui s' perdrá ò s' guastará, è com aquell qui prestada la haurá la li demanará, ell li metrá contrast. E per aquestes raons desusdites senyor de nau no pot ne deu contrastar ab aquell qui la exarcia li haurá prestada.

Chapitre CLXII [207] (2).

Des apparaux empruntés.

Si le patron emprunte des apparaux, qui se perdent ou se gâtent, il est tenu d'en rendre autant qu'il en a emprunté, ou le prix qu'ils valoient quand il les a empruntés (3).

Il est laissé à l'arbitrage du prêteur de prendre des apparaux ou de l'argent; car les apparaux empruntés, de quelque manière qu'ils se perdent ou se gâtent (4), doivent être restitués à celui qui les a prêtés; et le patron qui les aura empruntés ne peut y mettre aucune opposition.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons empruntent des apparaux, qui se perdent ou se gâtent; et quand celui qui les a prêtés les leur demande, ils lui font des contestations. Par les raisons ci-dessus expliquées, le patron ne peut ni ne doit disputer avec celui qui lui aura prêté des apparaux.

(1) Boucher traduit, *de quelque manière que soient rendus.* Ce n'est point le sens; c'est même le contraire. Le Consulat veut que, quel que soit le sort des apparaux, le prix de location en soit payé.

(2) Manuscrit, chap. CLXIX. *Senyor de nau ò de leny qui manlevará exarcia.* Capm. pag. 183. Trad. it. chap. CCIV. Voir Valin, t. I.er, pag. 638.

(3) Le Consulat ne paroît point excepter les cas de force majeure, et en cela il s'écarte du droit commun; ou plutôt il suppose que, dans un emprunt d'objets exposés par la nature de leur emploi à des accidens de force majeure, l'emprunteur se charge tacitement de ce risque.

(4) Boucher traduit, *de quelque manière qu'elles aient été empruntées, elles doivent être restituées;* ce n'est point certainement le sens du texte: l'emprunteur est responsable, quelle que soit la cause de la perte.

Capitol CLXIII [208].

Com exarcia trobada en ribera per necessitat pot esser présa.

Tot senyor de nau ò leny pot pendre exarcia que trob en ribera, ab que la haia mester à sa nau ò à son leny à ormeiar, que haia por de mal temps ò que sia en loch perillós, ab que aquella exarcia qui en la ribera será no faes fretura à aquell de qui será, que la hagues ops aytambé à son leny à ormeiar. E si lo senyor de la exarcia hi es, deula li demanar : è si lo senyor de la exarcia no y era, pot la pendre, ab que encontinent que présa la haurá que ho faça à saber à aquell hom, si l' troba ò à home per ell; è si ell ne vol pendre servey, qui el li deu fer, perçó car haurá présa la sua exarcia menys de voluntat sua, que per als no. Emperó, lo senyor de la nau qui la exarcia haurá présa, la deu tornar en aquell loch on levada la haurá, encontinent que l' mal temps será passat. E si aquell de qui la exarcia será, ne sostendrá dan ò messió, lo senyor de la nau qui présa la haurá ho deu tot pagar. Encara mes, si la exarcia se perdrá ò s' guastará en qualque guisa, lo senyor de la nau qui présa la haurá deu retre è donar aytanta de exarcia com aquella que ell présa haurá, ò lo preu que aquella valia al temps que ell la prés, à aquell de qui la exarcia será; è açó deu fer menys de tot contrast. E si aquell de qui la exarcia será, no volrá cobrar la exarcia per aquella que perduda será, è vol pendre diners, si ab dos se n' volen avenir; sino, sia més en poder de dos bons homens de mar qui haguessen vista aquella exarcia : è ço que fos dit per aquells dos bons homens, alló sia seguit, axí que la una part ne l'altra no y puga res contrastar. E fon fet perçó aquest

Chapitre CLXIII [208] (1).

Comment des apparaux trouvés sur la plage peuvent être pris, en cas de besoin.

Tout patron peut prendre les apparaux qu'il trouvera sur la plage, s'il en a besoin pour amarrer son navire lorsqu'il a crainte de mauvais temps, ou qu'il se trouve dans un lieu dangereux, pourvu que ces apparaux ne soient pas nécessaires à celui à qui ils appartiennent, et qu'il n'en ait pas besoin pour amarrer aussi son navire. Si le propriétaire est présent, celui qui en a besoin doit les lui demander; mais s'il n'y est pas, le patron peut les prendre, à condition qu'aussitôt qu'il les aura pris il en donne connoissance au propriétaire, s'il le trouve, ou à quelqu'un en son nom; et si celui-ci en veut quelque loyer, il doit le lui payer, puisqu'il aura pris ses apparaux sans qu'il en eût connoissance, et non par autre raison. Le patron qui aura pris les apparaux, doit les remettre au même lieu aussitôt que la tempête sera passée.

Si celui à qui les apparaux appartiennent en souffroit quelque dommage, ou étoit forcé à quelque dépense, le patron qui les aura pris doit payer tout. Encore plus, si les apparaux se perdent ou se gâtent, de quelque manière que ce soit, le patron qui les aura pris doit en rendre au propriétaire de semblables, ou la valeur qu'ils avoient au moment où il les a pris, et il doit le faire sans aucune discussion. Et si celui à qui les apparaux appartiennent ne veut pas être indemnisé par d'autres apparaux et veut de l'argent, tous les deux doivent s'accorder, sinon l'affaire doit être mise à la décision de deux prud'hommes de mer qui aient vu ces apparaux; et ce qu'ils décideront doit être suivi, sans que l'un ou l'autre puisse élever aucune discussion.

Ce chapitre a été fait afin qu'un patron

(1) Manuscrit, chap. CLXX. *Tot senyor de nau ò de leny pot pendre exarcia que trob.* Capm. pag. 183. Trad. it. chap. CCV. Le chap. CCXXXII [277] traite d'un cas presque semblable.

capitol que l' senyor de nau ò de leny se pot pendre exarcia, menys d'aquell de qui será, à sa nau ò son leny à ormeiar; que si lo senyor de la nau havia à cercar lo senyor de la exarcia, seria s' més per ventura tan mal temps, que la nau ò l' leny è tot ço que dins seria iria à condició de perdre s' ans que ell hagues trobat lo senyor. E per aquestes raons desusdites, senyor de nau ò leny se pot plavir de exarcia que en ribera será, menys d'aquell de aqui será, ab que lo senyor de la nau la haia ops, per les condicions que damunt son dites.

eût la faculté de prendre des apparaux pour amarrer son navire en l'absence de celui à qui ils appartiennent; car si ce patron étoit obligé de chercher le propriétaire des apparaux, il éprouveroit peut-être, avant de le trouver, un temps si mauvais, que le navire et tout ce qui est dedans seroient en risque de périr.

Par les raisons ci-dessus, le patron peut se servir, à l'insu du propriétaire, des apparaux qui sont sur la plage, lorsqu'il en a besoin pour les causes précédemment expliquées.

Capitol CLXIV [209].

De exarcia presa ò manlevada.

Senyor de nau ò leny qui manlevará ò pendrá exarcia de ribera per la sua nau ò leny ormeiar, si ell la se n' porta en viatge ò en viatges, menys de sabuda è menys de voluntat de aquell de qui será; si aquell de qui la exarcia será ne sostendrá algun damnatge, que haia à logar exarcia à ops de la sua nau ò de son leny, perçó com se n' hauran portada la sua, aquell qui portada la se n' haurá, deu pagar tot lo dan è tota la messió è tot greuge, que aquell ne sostendrá. Encara, aquell qui la exarcia se n' haurá portada, deu pagar lo loguer d'aquella exarcia que axí se n' haurá portada, de aquell de qui será, è sia à son pler d'aquell de qui será la exarcia, de pendre tot aytal loguer com se volrá; è aquell deu lo y donar, menys de tot contrast. Encara mes, sia à son pler d'aquell de qui es la exarcia ò de cobrar la, ò lo preu que aquella valia : è ell que n' sia cregut per son sagrament, que aquell qui axí se n' haurá portada aquella exarcia,

Chapitre CLXIV [209] (1).

Des apparaux pris ou empruntés.

Si le patron qui a emprunté ou pris des apparaux sur une plage (2) afin d'amarrer son navire, les emporte pour un voyage ou plusieurs voyages, sans la connoissance ou la volonté du propriétaire, et que celui-ci en souffre quelque dommage, ou qu'il soit forcé de louer d'autres apparaux pour les besoins de son propre navire, parce qu'on a pris les siens, celui qui les a emportés doit payer tout le dommage, toute la dépense, et réparer tous les préjudices que le propriétaire en souffrira.

Il doit, de plus, en payer le loyer au propriétaire; et celui-ci sera maître d'exiger le loyer qu'il voudra : ce loyer doit lui être payé sans aucune discussion.

Encore plus, il est également à sa discrétion de réclamer les apparaux en nature, ou d'exiger le prix qu'ils valoient; et il doit en être cru à son serment, sans que celui qui les aura emportés, ni autre en son nom, puisse élever aucune discussion.

(1) Manuscrit, chap. CLXXI. *Senyor de nau ò de leny que manlevará ò pendrá exarcia de ribera.* Capm. pag. 185. Trad. it. chap. CCVI. Ce chapitre doit être rapproché des deux précédens; dans le chapitre CLXXXVIII [233], on trouvera des dispositions qui complètent la matière.

(2) J'ai cru devoir traduire par *plage* le mot *ribera*, que Boucher traduit par *rivière*, ce dernier mot ayant dans le langage usuel un sens différent de *plage*, qui est évidemment ce qu'entend le Consulat.

no y pusca res contrastar, ne home per ell. Encara mes, sia à voluntat de aquell de qui la exarcia será que l' ne pot metre en poder de senyoria è demanar per ladronici. E si aquella exarcia se perdrá ò s' gastará, aquell qui levada la haurá, sia tengut de fer esmena à aquell de qui será, tot en aquella guisa que ell la li volrá prear, que li n' dega aytant donar, ab que aquell de qui es la exarcia ho diga per son sagrament. E fon fet perçó aquest capitol, car molt senyor de nau se n' portaria exarcia d'altre, si aquestes condicions, que desus son dites, no eren posades per iusticia à les parts.

Il est aussi à la discrétion de celui à qui les apparaux appartiennent, de traduire celui qui les a pris devant la justice (1), et de le poursuivre comme voleur. Si ces apparaux se perdent ou se gâtent, celui qui les aura pris est obligé de payer au propriétaire telle indemnité qu'il voudra, pourvu que celui-ci en déclare la valeur sous serment.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons emporteroient les apparaux d'autrui, si l'on n'avoit pas établi ces règles pour faire justice à chacun.

Capitol CLXV [210].

De comanda à viatge cert.

Mercader ne mariner ne algun altre qui pendrá comanda à viatge cert ò à loch sabut, si en aquell viatge cert ò en aquell loch sabut se perdrá tota la comanda, ab que no fos culpa del comandatari, no es tengut de retre res, ne de esmenarli à aquell qui comanada la haurá. Mas emperó, si lo dit comandatari la

Chapitre CLXV [210] (2).

Des commandes pour un voyage déterminé.

Lorsqu'un marchand, matelot, ou autre, aura pris une commande (3) pour un voyage ou pour un lieu déterminé, si pendant le voyage, ou dans le lieu convenu, toute la commande se perd sans sa faute, il n'est tenu de rien rendre ni de rien payer à celui qui lui a donné cette commande.

Mais cependant si le preneur (4) l'a portée

(1) Les éditions de 1517, 1523 et quelques autres portent, *que no pot metre en poder de senyoria*, au lieu de *que l'ne pot metre*: c'est évidemment un contre-sens.

(2) Manuscrit, chap. CLXXII. *Mercader ò mariner, ne nagun altre que pendrá comandes*. Capm. pag. 151. Trad. it. CCVII. Voir Targa, pag. 130; Émérigon, t. II, pag. 399. Les principes développés dans ce chapitre et dans les suivans ont pu être empruntés du chap. XLI de l'Assise des bourgeois, des chap. XIX et suivans du livre III du Statut de Marseille, et des art. 15, 16 et 17 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(3) Les onze chapitres suivans, ainsi que les chap. CCX, CCXXXIV, CCXXXV et CCXLIV [255, 279, 280 et 289] forment l'ensemble de ce qui concerne les commandes, sur lesquelles j'ai déjà donné quelques notions, note 1 de la page 52. Il n'est peut-être pas inutile de se faire une idée de ce genre de contrat. Anciennement, comme je l'ai dit t. I.er, pag. 10, les propriétaires des marchandises les accompagnoient; et chez les peuples où l'esclavage étoit admis, le propriétaire déléguoit un esclave pour vendre les marchandises expédiées, et rapporter soit de l'argent, soit des marchandises en retour. L'usage de voyager avec ses marchandises étoit encore général au temps de la rédaction du Consulat : mais celui qui ne vouloit pas prendre ce soin, les confioit à quelqu'un; de là le mot *commande*, du latin *commendare*. Des règles durent s'introduire promptement sur les rapports réciproques de celui qui confioit ses marchandises et de celui à qui elles étoient confiées. Les clauses de la convention se varièrent et se modifièrent à l'infini. Le Consulat en présente un assez grand nombre; elles sont toutes déduites de la combinaison des principes sur le mandat et le louage de services.

(4) Je dois donner ici, une fois pour toutes, le motif pour lequel j'ai employé les mots *preneur* et *donneur*. Le texte appelle *comandatari*, celui à qui une commande est confiée, et *comanador*, celui qui la confie. Si j'avois employé les mots *commandataire* ou *commanditaire*, et *commandeur* ou *commandant*, j'aurois fait sans doute usage de mots français, mais non appropriés à l'idée qu'il s'agit d'exprimer. Les usages du commerce m'ont fourni les mots *preneur* et *donneur* employés dans une matière analogue, le prêt à la grosse. On les emploie aussi dans les contrats de pacotille, qui ont une analogie parfaite avec les commandes. Voir Valin, t. I.er, pag. 649.

portará en altre viatge ò en altre loch, menys de aquell que empres haurá ab aquell qui la comanda li haurá feta, si s' pert la comanda, lo comandatari es tengut de tot à retre à aquell qui la comanda li haurá feta, pusque ell la haurá aportada en altre loch ò en altre viatge, lo qual no haurá empres ab ell. Encara mes, si lo dit comandatari portará la dita comanda en viatge ò en loch, on no haurá empres ab lo dit comanador è s'y guanya, tot lo guany que ab la dita comanda fará, deu donar à aquell qui la dita comanda li haurá feta, è no se n' deu res tenir, sino tan solament ço que empres haurá ab lo dit comanador damunt dit; è si als se n' reté, esne tengut axí com si lo y emblava de sa caixa. E si la comanda ò lo guany fet ab aquella se perdrá en aquells lochs en los quals lo comandatari es tengut de retre è de donar à aquell qui la comanda li haurá feta, axí be es tengut de tot lo guany, com de la comanda que presa haurá.

dans un voyage ou en quelque lieu différent de celui dont il étoit convenu, et qu'elle se perde, il est obligé de tout rendre à celui qui lui a confié la commande, puisqu'il l'a portée en un lieu ou en un voyage différent de celui qui avoit été convenu.

Encore plus, si le preneur porte la commande en un voyage ou en un lieu non convenu avec le donneur, et fait des bénéfices, tout le gain qu'il aura fait doit être payé à celui-ci, et le preneur ne doit retenir rien de plus que ce dont il étoit convenu avec le donneur; s'il en retient autre chose, il est obligé envers lui comme s'il le lui avoit volé dans son coffre.

Si la commande ou le gain qu'elle a produit se perd dans le lieu où le preneur est tenu de rendre compte au donneur, il est également responsable du gain qu'elle aura produit.

Capitol CLXVI [211].

De empediment à comanda.

Comandataris qui portaran comandes en viatge ò en loch sabut, è seran partits de allá on la comanda hauran rebuda, è seran en aquell loch qui hauran empres ab aquells qui les comandes hauran fetes, è stant en aquell loch venia ocasió de penyores ò empediment de les senyories ò y vendrien lenys armats de enemichs, è si per qualsevol de aquestes condicions que desusdites son se perdrá la comanda, lo comandatari no es de res tengut à fer esmena à aquells qui les comandes li hauran fetes. Mas emperó, si estant al viatge ans que en aquell loch fosen on anar devien havien sabuda de aquelles coses que desus son dites, è ells

Chapitre CLXVI [211] (1).

Des empêchemens qui surviennent dans une commande.

Lorsque celui à qui des objets ont été confiés en commande pour un voyage ou un lieu déterminé, sera parti du lieu où il l'a reçue, et sera arrivé au lieu convenu, s'il y survient quelque représaille ou empêchement de justice, ou des bâtimens ennemis, de manière que par l'une de ces causes la commande se perde, il n'est obligé à aucune indemnité envers celui qui lui a donné cette commande.

Mais si durant le voyage, avant d'arriver à sa destination, il a connu ces événemens, et qu'en ayant la certitude il soit néanmoins entré dans ce lieu, il répond de la perte des

(1) Manuscrit, chap. CLXXIII. *Comandataris qui portaran comandes en viatge ò en loch sabut.* Capm. pag. 152. Trad. it. chap. CCVIII.

ne eren certs que ver fos, è ells hi entraven, è la comanda se perdia, los comandataris son tenguts de retre è de esmenar tota la comanda que aquells los haurien feta. E si per ventura stant en lo dit viatge ans que ells fossen en lo sobredit loch havien certenitat de les occasions desusdites, è los comandataris se podien avenir ab lo senyor de la nau ò del leny, en que ells serien, per anar en altre loch hon no haguessen paor de les condicions desusdites, car comandataris son dits mercaders entre los senyors de les naus ò lenys, è lo senyor de la nau se avendrá ab los dits mercaders, iat sia açó que aquell loch, que empendran lo senyor de la nau è los comandataris, no sia empres ab aquells qui la comanda hauran feta; perçó, per les tres raons damunt dites tot comandatari pot portar la comanda en altre loch, pusque sia per salvar les comandes que ab si portará è no per alguna altra raó, è açó deu esser fet menys de tot frau. E encontinent que ells hauran fet port en aquell loch, que estant en lo viatge hauran empres ab lo senyor de la nau, los dits comandataris deuen vendre è esmerçar totes les comandes que ells tendran, è tornar à aquells è retre la comanda que feta l's hauran. E si en aquell loch, on per aytal raó com desus es dita será, se perdrá la dita comanda, iat sia açó que aquell loch no fos empres ab aquells qui la comanda los hauran feta, no son tenguts de res à retre ne esmenar los comandataris. Mas, si ells la aportaven en altres lochs ò en altres viatges, pusque ells haurien fet port, axí com desus es dit, abans que haguessen comptat ab aquells qui la comanda los haurien feta, è la comanda se perdrá, los dits comandataris serien tenguts de retre tota la comanda. E si ells guanyaven axí com en lo primer capitol es contengut, haurien à retre axí be lo guany com la comanda.

choses qui lui étoient confiées, et doit en conséquence indemniser le donneur de toute la perte et de tout le dommage.

Mais si le preneur qui pendant le voyage, avant d'arriver au lieu convenu, est informé des diverses circonstances ci-dessus expliquées, peut s'accorder avec le patron du navire pour se rendre dans un autre lieu où il ne trouvera pas les mêmes dangers (car tout preneur a la qualité et les droits de marchand à l'égard du patron), cet accord sera valable, quoique le lieu dont on conviendra ainsi ne soit pas le même que celui qui avoit été originairement convenu avec la personne qui avoit fait la commande : ainsi, par les trois causes ci-dessus expliquées, tout preneur peut porter la commande dont il s'est chargé, ailleurs qu'au lieu convenu, pourvu que ce soit pour la sauver et non pour un autre motif; et cela doit être fait sans aucune fraude.

Aussitôt après son arrivée dans le lieu ainsi convenu avec le patron pendant le voyage, le preneur doit vendre et employer le produit de toutes les commandes qu'il a reçues, retourner vers ses commettans, et leur rendre compte.

Si dans le lieu où il est débarqué par les causes qui viennent d'être expliquées, la commande se perd, encore bien que ce lieu n'eût pas été convenu avec les donneurs, le preneur n'est obligé à aucune indemnité; mais s'il la portoit en un autre lieu, et en un autre voyage, après être revenu comme on vient de le dire, et avant d'être entré en compte avec ceux qui l'ont chargé, et qu'elle se perdît, il seroit obligé d'en répondre en totalité.

S'il a fait quelque bénéfice, il doit, comme on l'a vu dans le précédent chapitre, rendre la commande et le gain.

Capitol CLXVII [212].

Declaració del precedent.

Segons que en lo capitol desusdit diu è demostra è declara, que tot comandatari qui portará comandes à viatge ò à loch cert è sabut, si en aquell loch on ells devien portar aquelles comandes, seran aquelles condicions que en lo capitol desusdit son ia esclarides, è que ell no y gos' entrar, è si ell se pot avenir ab lo senyor de la nau ò del leny, ab qui ell será, per anar en altre loch on aquelles condicions, que en lo capitol desusdit son ia dites è esclarides no seran, que ell hi pot anar; iat sia açó que aquell loch, on ell se avendrá ab lo senyor de la nau ò leny, è irá, no haurá empres ab aquells qui les comandes li hauran fetes. Mas, en lo capitol desusdit, no diu ne esclareix, si lo senyor de la nau ò del leny porta mercaderia sua, è haurá rebudes comandes de altre ò de altres, è si porá fer axí com los comandataris volran, ò si será de pijor condició que altre comandatari. E axí los nostres antichs antecessors veren è conegueren que los senyors de les naus ò lenys, qui porten mercaderies lurs, è prenen comanda d'altre ò d'altres, ò que porten mercaderia lur ò no, sol que aporten comandes d'altres, no deuen esser de pijor condició que un altre comandatari. Per qual raó? Perçó com comandataris van per lo mon molts qui en tot çó que porten no an alguna cosa. Encara mes, si aquelles comandes no eren que hom los fa, irien à onta. Encara mes, si aquelles comandes se perden, ells no y son en res, perçó car à ells no costará res del lur ne y perdran res. Mas, lo senyor de la nau ò leny, sia que port mercaderia sua, ò no, totavia val mes ço que ell ha en la nau ò leny, que no fa gran res

Chapitre CLXVII [212] (1).

Explication du précédent chapitre.

D'après tout ce qui est dit, démontré et déclaré dans le précédent chapitre, si un preneur qui porte des commandes en un voyage ou dans un lieu convenu, apprend qu'il y a dans ce lieu des risques à courir, et tels qu'ils ont été expliqués, et n'ose pas y aller, il peut, d'accord avec le patron du navire, aller dans un autre lieu qui ne présente point de semblables dangers, quoique ce lieu ne soit pas celui qui a été convenu avec le donneur.

Mais, dans ce même chapitre, on ne dit pas si le patron qui porte des marchandises à lui, et d'autres dont il est chargé en commande, pourra faire ce qu'un preneur ordinaire auroit pu faire, ou s'il sera d'une condition pire. En conséquence, nos anciens ont vu et reconnu que les patrons qui portent leurs propres marchandises en même temps que des commandes, et même qui ont reçu des commandes sans avoir de marchandises propres, ne doivent pas être d'une condition pire qu'un preneur ordinaire.

Par quelle raison? La voici : beaucoup de preneurs qui courent le monde n'ont rien à eux dans tout ce qu'ils portent; et s'ils ne recevoient pas des commandes, ils seroient méprisés. Encore plus, lorsque ces commandes se perdent, il n'en résulte pour eux aucun dommage, puisqu'ils n'y mettent rien du leur, et ne perdent rien qui leur soit propre. Il en est autrement du patron, qu'il porte ou non ses propres marchandises : son intérêt dans le navire vaut plus que la plupart des commandes qu'il porte et qu'il a prises avec lui; il n'est donc pas juste qu'il

(1) Manuscrit, chap. CLXXIV. *Sagons que en lo capitol desusdit diu è demostra.* Capm. pag. 153. Trad. it. chap. CCIX.

de les comandes que ell porta è haurá preses en si, è en axí lo senyor de la nau ò leny no pot ne deu esser de pijor condició que un altre comandatari. Emperó, es axí à entendre, que si en la sua nau ò en lo seu leny haurá alguns altres comandataris, si les condicions, que son dites seran en aquell loch on ells devien descarregar è anar, lo senyor de la nau se deu aconsellar, è haver accort è consell ab ells, è aquella cosa que ell ab ells tendran per be, ells ho poden fer, que algú no y pot res dir. Emperó, si en la sua nau ò leny haurá roba de mercaders, è sobre aquella roba no y irá algú, ne lo senyor de la nau ò leny la tendrá en comanda, sino tan solament que ell la deia deliurar à algú en aquell loch on devia descarregar; si les condicions desus dites hi seran que ell no y gos' entrar, lo senyor de la nau ò leny no les deu portar pus en altre loch, pus à ell no seran comanades que les puxa vendre, ans les deu tornar à aquells mercaders qui les li liuraren. E si lo senyor de la nau ò del leny les porta en altre loch, è aquella roba se perdrá, lo senyor de la nau es tengut de tota à retre è esmenar. Encara mes, si ell la portará en altre loch, si ell la vendrá è en aquella roba se guanyará, lo senyor de la nau ò leny es tengut de donar è retre à aquells mercaders, de qui aquella roba será, lo cabal è tot lo guany en aquella fet, è los dits mercaders no son tenguts de donar ne retre à aquells senyors de naus ò lenys ò d'aquell leny dan ne messió que ell ne haia sostengut, si no s' volran. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny haurá mercaderia sua, è tendrá tota la roba, que en la sua nau ò leny será en comanda, que ell la pusca vendre, encara que ell no y haia roba sua, mas que tenga tota la roba ò mercaderia, que en la sua nau ò leny será en comanda, que ell la pusca vendre è que n' sia mercader; si lo dit senyor de nau ò

soit d'une condition pire que tout autre preneur.

Mais il faut entendre que s'il y a dans le navire quelques autres preneurs, le patron doit les consulter, et délibérer avec eux relativement aux dangers dont on est menacé dans le port de destination; et ce qui, d'un commun accord, a été jugé convenable, doit être fait sans que personne puisse s'y opposer.

Mais si le navire est chargé de marchandises appartenant à des marchands qui n'auront point constitué de preneur, ou qui n'auront point donné cette mission au patron, mais seulement qui l'auront chargé de remettre leurs marchandises à quelqu'un, dans le lieu où il devoit décharger; si par l'effet des circonstances susdites il n'ose y entrer, il ne doit pas les porter en un autre lieu, puisqu'il n'a pas été chargé de les vendre, mais il doit les rendre à ceux qui les lui ont confiées. Le patron qui les porteroit en un autre lieu seroit obligé de les payer et d'indemniser les propriétaires, si elles se perdoient.

Encore plus, s'il les porte ailleurs, les vend et y gagne, il est obligé de donner et rendre aux propriétaires des marchandises le capital et tout le gain qu'il aura fait; et ces derniers ne sont point obligés de lui payer ou de lui rendre les dommages ou dépenses qu'il a soufferts, s'ils ne le veulent pas.

Mais, lorsque le patron a des marchandises en propre et d'autres en commande, ou commission de vendre toutes les marchandises qui sont sur son navire, encore bien qu'il n'ait pas de marchandises en propre et que toutes celles qui sont à bord lui aient été données en commande pour les vendre et en faire commerce, s'il n'ose entrer dans le port où il devoit vendre les commandes, et ce, à cause des circonstances expliquées et démontrées

leny no gosará entrar en aquell loch on les comandes deuriá vendre, que ell se n' haurá star per les condicions que en lo capitol desusdit son ia esclarides è certificades, ell pot mudar lo viatge per anar en altre loch, on no haia reguart de les condicions que desus son dites; en aquesta guisa, emperó, que ell açó faça ab consell de tot lo cominal de la nau ò leny ò de la maior partida. E si tot lo cominal de la nau se acorda de anar en aquell loch on ell los dirá, è l's fará cert, è dara entenent, ò la maior partida, ell hi pot anar è axí pot cambiar lo viatge. Emperó, si tot lo cominal de la nau, ò la maior part, se acordaran mes de l' tornar en aquell loch de on partits seran que de mudar lo viatge per anar en altre loch, lo senyor de la nau ò leny se n' deu tornar, ò sino se n' volrá tornar è ell per sa autoritat mudará lo viatge, si les comandes que ell portará ab si se perdran de tot ò de partida, ell es tengut de retre à aquells qui les comandes li hauran fetes, tot ço que les comandes costaren, è lo guany que ells diran per lur sagrament que pogueren haver fet si ell se n' fos tornat axí com lo cominal de la nau, ò la maior partida, li consellava. Emperó, si lo senyor de la nau irá ab acort è ab consell de tot lo cominal de la nau ò de la maior partida, si les comandes se perdran de tot ò de partida, lo senyor de la nau no es tengut de esmenar à aquells qui les comandes li hauran fetes, pus ab consell de tot lo cominal de la nau hi será anat. Que raó es, que l' senyor de la nau puga cambiar viatge, pus ell será mercader de tota la roba que portará, pusque ell la pot gitar en mar, si mercader no y ha, ab consell de tots los mariners per casos sabuts. E per les raons desusdites, feren aquestes esmenes los nostres antecessors per los contrasts que porien esdevenir. E tot ço

dans le chapitre précédent, il peut changer le voyage pour aller ailleurs, où il n'ait point de semblables craintes, pourvu toutefois qu'il le fasse avec le conseil de tout ou de la majeure partie de l'équipage du navire.

Si tout l'équipage ou la majeure partie s'accorde à aller au lieu qu'il leur indiquera, il peut y aller, et de cette manière changer le voyage. Mais si tout l'équipage ou la majeure partie s'accordoit à retourner au lieu d'où ils sont partis, plutôt qu'à changer le voyage pour aller ailleurs, le patron doit s'en retourner : s'il ne veut pas s'en retourner, et si de son autorité il change le voyage, et que les commandes qu'il porte avec lui se perdent en tout ou en partie, il est obligé de rendre à ceux qui les lui auront confiées tout ce qu'elles ont coûté, avec le gain qu'ils affirmeront avoir pu être fait si le patron étoit revenu, comme tout l'équipage du navire ou la majeure partie le lui conseilloit.

Mais, si le patron agit d'accord et avec le conseil de tout l'équipage du navire ou de la majorité, et que les commandes se perdent en tout ou en partie, il n'est pas tenu d'indemniser ceux qui les lui ont confiées, puisqu'il y sera allé par le conseil de tout l'équipage du navire; car il est conforme à la raison que le patron puisse changer le voyage, puisqu'il a tous les droits d'un marchand sur les marchandises qu'il porte, et même qu'il peut les jeter à la mer dans certains cas, avec le conseil de tous les matelots, lorsqu'il n'y a pas de marchand sur le navire (1).

Et pour les raisons susdites, nos anciens ont fait ces corrections pour prévenir les disputes qui pourroient s'élever. Tout ce qui

(1) La disposition à laquelle ce passage fait allusion est dans le chap. LIV [99], ci-dessus

que desus es dit, deu esser fet menys de tot frau; è si frau algú provar s'y porá, la part contra qui provat será, deu satisfer tot lo dan à la part que sostengut l'aurá, sens tota malicia è sens tot difugi.

Capitol CLXVIII [213].

De comanda presa com à cosa propia.

Comandataris qui portaran comandés à viatge ò à loch sabut, è ells empendran ab aquells qui la comanda los faran, que ells puguen fer de la comanda axí com de la sua cosa propia; è aquells qui la comanda los faran los ho atorgan en qualsevulla loch, anant en aquell viatge, ells lexaran la comanda perçó com no la hauran poguda vendre, è los comandataris iuraran que si lur propi fos, que no y feren altre; aquells qui en aytal forma feren comanda, no poden de res altre destrenyer als comandataris, sino que axí com los dits comandataris ho cobraran que ho deuen retre è donar à aquells, qui la comanda hauran feta, salvo lo lur maltret, axí com hauran empres ab aquells, qui les comandes hauran fetes. Mas emperó, los comandataris deuen cobrar aquella roba que lexada hauran, è retre è donar à aquells qui comanat los hauran; è açó sia fet sens frau, è deuen cobrar ço que de la comanda será hagut com pus ivas puguen.

Capitol CLXIX [214].

Item de comanda.

Mercader ò altre qui fará comanda à algú en aquesta guisa, que aquell qui la comanda pendrá la puga portar totavia ab si en tot loch on la sua persona vaia, è la comanda se perdrá, ella será perduda à

vient d'être dit doit être fait sans aucune fraude; et si quelque fraude peut être prouvée, celui contre qui cette preuve sera faite doit payer tout le dommage à celui qui l'aura souffert, sans aucune malice ni subterfuge.

Chapitre CLXVIII [213] (1).

De la commande prise comme chose propre.

Lorsque des preneurs portent des commandes pour un voyage ou un lieu convenu, avec clause qu'ils pourront disposer de la commande comme de chose propre, s'ils arrivent quelque part dans ce voyage et laissent la commande parce qu'ils n'ont pu la vendre, affirmant que si elle leur avoit appartenu ils n'auroient pas fait autre chose, ceux qui ont confié la commande dans cette forme, ne peuvent demander à ces preneurs rien de plus que ce que ceux-ci recouvreront; ces preneurs doivent rendre et donner ce qu'ils ont pu recouvrer à ceux qui leur ont confié les commandes, sous la déduction de leurs frais, conformément à ce dont ils étoient convenus avec eux.

Mais aussi les preneurs doivent s'occuper du recouvrement des marchandises qu'ils ont laissées, pour en tenir compte à ceux qui les leur ont confiées; tout cela doit être fait sans fraude, et le recouvrement de la commande doit être fait le plus tôt possible.

Chapitre CLXIX [214] (2).

Encore des commandes.

Un marchand, ou quelque autre, confie une commande à quelqu'un, de telle manière que celui qui la reçoit puisse la porter partout avec lui, et en tout lieu où lui-même ira; si la commande se perd, elle doit être perdue pour celui qui l'aura confiée. Mais, si celui

(1) Manuscrit, chap. CLXXV. *Comandataris qui portaran comandes à viatge ò en loch sabut* [*com à cosa sua propria*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 157. Trad. it. chap. CCX. Voir Targa, pag. 131.

(2) Manuscrit, chap. CLXXVI. *Mercader ò alcun altra qui fará comanda à alcun.* Capm. pag. 157. Trad. it. chap. CCXI.

aquell qui comanada la li haurá. Emperó, si aquell qui la comanda portará, la iugava ò la bagasseiava ò la baratava ò la perdia per sa culpa, ò si ell la comanava à altre, è s' perdia, ell es tengut de retre à aquell qui la comanda li haurá feta, sens tot contrast.

qui portoit la commande la jouoit ou la dépensoit avec des femmes publiques, la dissipoit ou la perdoit par sa faute, ou s'il la confioit à un autre et qu'elle se perdît (1), il est obligé d'indemniser celui qui la lui a confiée, sans aucune discussion.

Capitol CLXX [215].

De comanda promesa.

Mercader ò altre, qui prometrá de fer comanda à algú ab carta ò ab testimonis, no s' pot abstraure, que no haia à fer la comanda à aquell à qui promes ho haurá. E si ell se vol abstraure que no faça la comanda à aquell à qui promesa la haurá, si aquell ne haurá feta messió ò averies algunes, ò haurá nolieiat nau ò leny per fiança de la comanda que aquell li haurá promesa, ell lo y deu tot esmenar. E fon fet perçó aquest capitol, car si aquell no li hagues promes aquella comanda, ell no haguera nolieiada tan gran nau, sino perçó que aquell li haviá promés; è aquell haguera fet son prou ò haguera fet son viatge.

Chapitre CLXX [215] (2).

Des commandes promises.

Le marchand ou autre, qui, par écrit ou devant témoins, a promis de confier une commande à quelqu'un, ne peut se dispenser de tenir cette promesse; s'il s'y refuse, et que celui envers qui il s'est engagé ait fait quelques dépenses ou quelques avances, ou ait affrété un navire, dans la confiance qu'il recevroit la commande promise, il doit l'indemniser de tout.

La raison pour laquelle ce chapitre a été fait, est que celui à qui cette commande a été promise n'auroit pas affrété un navire aussi grand que celui qu'il a affrété par suite de cette promesse; il se seroit borné à faire ses propres affaires et son voyage.

Capitol CLXXI [216].

Item de comanda.

Si algun comandatari pendrá comanda, è si lo comandatari haurá alguns diners, è là on pendrá la comanda ell esmerçará la comanda è los seus diners, è quant será là on anar deurá ab la comanda, ell esmerçará los diners seus è no esmerçará la comanda; si ell guanya ab los seus diners ell es tengut de donar à aquell qui la comanda li haurá feta, anant al viatge,

Chapitre CLXXI [216] (3).

Encore des commandes.

Lorsqu'un preneur reçoit une commande (4), et fait en même temps emploi de son propre argent dans le lieu où il a reçu cette commande, si, après son arrivée au lieu où il devoit se rendre, il ne fait valoir que ses propres fonds et non ceux de son commettant, et gagne avec son argent, il est obligé de partager, par sou et par livre, ce gain avec celui qui lui a confié la commande.

(1) Voir les chap. CLXV et CCXXXIV [210 et 279]; mais il faut les rapprocher du chap. CLXXIV [219].

(2) Manuscrit, chap. CLXXVII. *Mercader ne altre qui prometrá de fer comanda à alcun.* Capm. pag. 158. Trad. it. chap. CCXII. Le principe de ce chapitre est dans le chap. XLV de l'Assise des bourgeois.

(3) Manuscrit, chap. CLXVIII. *Si algun comandatari pendrá comanda à algun* [*è lo comandatari esmersará diners seus ensemps ab dita comanda*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 158. Trad. it. chap. CCXIII. Boucher observe, sur ce chapitre, que la traduction de Mayssoni est inintelligible; mais la sienne n'est pas réellement plus claire.

(4) Il est facile de voir qu'il ne s'agit ici que d'une commande de deniers, c'est-à-dire, d'une somme a employer en marchandises, comme dans les cas du chapitre suivant.

aytant com ell guanyará ab los seus diners per sou è per liura. E si ell perdrá ab los seus diners, tota la perdua deu esser sua, si donchs aquell qui la comanda li fará, no li havia dit que no l's esmerças sino en coses sabudes. E si aquell dit no lo y havia, è ell esmerçará la comanda ab los seus diners ensemps, lo guany è la perdua se partirá per sou è per liura.

Mais, s'il perd, toute la perte reste pour son compte, dans le cas où celui qui lui avoit fait la commande seroit expressément convenu qu'elle ne seroit employée qu'en choses déterminées.

Si cette convention n'a pas été faite et que le preneur emploie la commande en même temps que son argent, le gain et la perte doivent être répartis par sou et par livre.

Capitol CLXXII [217].

Comanda en diners.

Si algú comanará à algú diners, si aquell qui la comanda fará empendrá ab aquell qui la comanda rebrá que ell no li esmerçe aquells diners seus sino en cosa sabuda, si aquell qui la comanda haurá rebuda no trobará d'açó que ell li haurá dit, ell ne deu levar testimonis com ell no troba d'aquella cosa que ell li havia manat esmerçar; perçó, que si havia en aquell loch meteix alguns mercaders qui haguessen comprades d'aquelles mercaderies en que ell devia esmerçar aquells diners que ell ha rebuts en comanda, è si aquells hi guanyaven alguna cosa, è si aquell qui los diners li haurá comanats li n' sabia demanda, ell pogues mostrar è metre en ver per aquells testimonis que ell no havia trobada de aquella mercaderia en que aquell li havia manat esmerçar sos diners. E si per ventura provar no ú porá, que ell d'alló en que ell devia è havia manament que esmerças aquells diners, que ell en comanda haurá presos, que ell no n' hagues trobat, ell es tengut de retre è de donar à aquell qui los diners li haurá comanats, tant com aquells mercaders hi hauran guanyat per sou è per liura. E si, per ventura, ell esmerçará aquells diners en altres coses, sens voluntat d'aquells

Chapitre CLXXII [217] (1).

Des commandes en argent.

Si quelqu'un confie à un autre de l'argent en commande, sous la condition de n'employer cet argent qu'en choses déterminées, le preneur qui ne trouvera pas à acheter les objets que le donneur lui a désignés, doit prendre des témoins de ce qu'il ne trouve pas ce à quoi le donneur l'avoit chargé d'employer son argent, afin que s'il y avoit dans ce lieu quelques marchands qui eussent acheté des marchandises de l'espèce de celles auxquelles il devoit employer l'argent qu'il a reçu en commande, et qui y gagneroient quelque chose, il puisse montrer et justifier au donneur, par le dire de ces témoins, qu'il n'a pu trouver des marchandises de l'espèce de celles qui lui étoient désignées.

S'il ne peut prouver qu'il n'a pas trouvé ce à quoi il devoit et avoit ordre d'employer l'argent reçu en commande, il est obligé de rendre et de donner à celui qui le lui a confié, proportionnellement autant que les autres marchands ont gagné.

Si, par événement, il emploie cet argent à d'autres choses, sans la volonté de celui qui le lui a confié, et qu'il gagne sur ces mar-

(1) Manuscrit, chap. CLXIX. *Si alcun comenará à alcun diners, si aquell qui la comanda fará* [*dirá que li sia esmersat en serts avers*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 159. Trad. it. chap. CCXIV.

qui los diners li hauran comanats, si en aquelles mercaderies se guanyará, ell es tengut à aquell, qui los diners li comaná, de retre è de donar tot lo guany E si en aquelles mercaderies, que ell haurá comprades sens voluntat d'aquell qui los diners li comaná, se perdrá de tot ò de partida, tota la perdua deu esser sua; perçó, car ell los esmercá en açó de que ell no havia manament que l's esmerças; è encara mes, car negú no ha poder en só d'altre sino aytant com aquell de qui es li n' dona. E si, per ventura, ell será en loch que pogues retre aquells diners à aquell qui comanats los hi haurá, è ell no l's hi retrá, ans los se n' portará ab si, si aquells diners vendrá cas de ventura que s' perden de tot ò de partida, tota la perdua deu esser sua. Emperó, si ell no será en loch que pogues retre aquells diners à aquell qui comanats los hi havia, ell los se n' pot portar. E si en aytal manera com es dita, ò aquells diners vendrá algun cas de ventura, que s' perdran de tot ò de partida ells deuen esser perduts à aquell qui l's hi comaná, per que no es culpa del comandatari. Emperó, si lo dit comandatari los iugará, ò s' perdran per alguna raó per culpa d'ell, ell n' es tengut de tots à restituir. E tot en aquella manera que desus es dit de la comanda dels diners, axí deu esser fet de la roba ò mercaderia, si algú la comanará à altre, sots condicions sabudes. E per les raos desusdites fon fet aquest capitol.

chandises, il est obligé de lui rendre et donner tout le gain. Si, au contraire, l'achat des marchandises achetées ainsi, sans la volonté de celui qui lui a confié de l'argent, occasione de la perte, elle est en entier pour lui, parce qu'il a fait emploi de l'argent à autre chose qu'à ce qui lui avoit été prescrit; et encore plus, parce que personne n'a sur le bien d'autrui plus de droits que ne lui en donne le propriétaire (1).

Si, par événement, il se trouve dans un lieu où il puisse rendre cet argent à celui qui le lui aura confié, et ne le lui rend pas, mais l'emporte avec lui, et que, par quelque malheur, cet argent se perde en tout ou en partie, toute la perte doit être pour lui.

Mais, s'il n'est pas dans un lieu où il puisse rendre l'argent à celui qui le lui aura confié, il peut l'emporter; et si, dans ce cas, il arrive quelque malheur à cet argent, qu'il se perde en tout ou en partie, la perte est pour celui qui a fait la commande, parce que ce n'est pas la faute du preneur. Mais si le preneur joue l'argent, ou s'il le perd par quelque cause que ce soit, par sa faute, il est obligé de le rendre en totalité.

Ce qui est dit de la commande d'argent, on doit le décider de celle d'effets et marchandises, si quelqu'un en confie à un autre sous des conditions déterminées.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (2).

Capitol CLXXIII [218].

De comanda de nau.

Senyor de nau ò de leny, qui comanará la sua nau à algú per anar en viatge

Chapitre CLXXIII [218] (3).

Des commandes de navires.

Si un patron donne en commande son navire à quelqu'un pour aller en voyage

(1) Cette réflexion a déjà été faite plusieurs fois, notamment dans le chapitre VI [51].

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

(3) Manuscrit, chap. CLXXX. *Senyor de nau ò de leny qui comanará la sua nau ò l'seu leny [per fer algun viatge]*. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 160. Trad. it. chap. CCXV. On peut rapprocher ce chapitre du suivant et des CCXLII et CCXLIV [287 et 289].

sabut, si anant ò stant ò tornant en aquell viatge, la nau se romprá ò pendrá algun dan, aquell qui la nau ò leny haurá prés en comanda, no es tengut de res esmenar al senyor de la nau qui comanada la li haurá. Emperó, si ell la menará en altre loch ò en altre viatge, sino tan solament en aquell loch que ab lo senyor de la nau haurá empres, ò ab aquell qui comanada la li haurá, si la nau se perdrá ò haurá algun dan, aquell à qui lo leny será comanat es tengut de esmenar la nau ò leny à aquell qui comanat lo li haurá ò lo preu d'aquell è lo dan que sostengut ne haurá. E si no ha de que pagar, deu star en la presó, tro que haia satisfet à aquell qui comanat lo li haurá, è haia de que pagar ò no. E lo senyor de la nau qui comanat lo li haurá es tengut de donar als personers les parts que hauran en la nau, è lo guany fet de aquelles. Mas, si lo senyor de la nau la y comanará ab voluntat de tots los personers, ò de la maior partida, è la nau se perdrá axí com es dit, lo senyor de la nau no es tengut de fer esmena als personers; per que tot senyor de nau ho deu demanar als personers com volrá comanar la sua nau à altre, si es en loch que l's personers hi sien tots, ò partida; è si ell es en loch on no haia algun personer, ell no l' deu comanar à negú, sino per condicions sabudes, ço es à saber, per malaltia, ò que la nau fos nolieiada per anar en loch on ell se temes de senyoria, ò que hagues fermada muller ans que la nau nolieias, è que l's amichs lo forçasen que la prengues ans que anas al viatge, ò per anar en romiatge è que n' hagues fet vot ans que la nau nolieias: è totes aquestes condicions desusdites que sien sens frau.

déterminé, et qu'en allant, séjournant ou revenant, le navire se brise ou reçoive quelque dommage, le preneur n'est obligé à rien envers le patron qui lui a confié son navire. Mais, s'il le conduit dans un lieu ou en un voyage différent de celui dont il étoit convenu avec le patron ou avec celui qui lui a confié la commande, et que le navire se perde ou reçoive quelque dommage, le preneur doit rendre le navire au donneur, ou son prix, avec indemnité du dommage qu'il en a souffert. S'il n'a pas de quoi payer, il doit être mis en prison et y rester jusqu'à ce qu'il ait satisfait celui qui lui a confié le navire; du reste, qu'il ait de quoi payer ou non, le patron qui a fait la commande est obligé de payer aux actionnaires les parts qu'ils ont dans le navire et le gain qu'ils auroient pu faire (1).

Mais si le patron du navire l'a donné en commande avec le consentement de tous les actionnaires ou de la majorité, et qu'il se perde ainsi qu'il a été dit, ce patron ne doit point d'indemnité aux actionnaires; c'est pourquoi tout patron doit obtenir l'agrément des actionnaires quand il veut donner son navire en commande à un autre, s'il est en un lieu où ils se trouvent en totalité ou en partie. S'il est en un lieu où il n'y ait aucun actionnaire, il ne doit donner le navire en commande à personne, à moins qu'il ne se trouve dans quelques circonstances déterminées (2), c'est-à-dire, s'il tombe malade, ou si le navire étoit frété pour un lieu où il auroit des craintes de la part de l'autorité, ou s'il étoit fiancé avant de fréter le navire, et que ses amis le forçassent de se marier avant d'aller en voyage, ou s'il veut aller en un pèlerinage, dont il auroit fait vœu avant de fréter le navire : toutes ces choses doivent être sans aucune fraude.

(1) La traduction littérale du texte seroit *le gain qui en est résulté*, et c'est ainsi que Boucher a traduit. Mais, le navire étant perdu, il n'y a pas eu de gain; le texte me paroit signifier que, le navire ayant été donné en commande à un tiers sans le consentement des actionnaires, le patron leur doit une indemnité égale au gain dont ils ont été privés par sa faute.

(2) Ces causes sont les mêmes que celles qui permettent au patron de se dispenser d'aller en voyage; elles sont expliquées dans le chap. CXLIX [194].

CAPITOL CLXXIV [219].

De comanda de nau sens sabuda dels personers.

Si algun senyor de nau haurá comanada la sua nau à algú sens sabuda dels companyons, si aquell à qui la nau será comanada vendrá d'algun viatge ò viatges, è retrá comptes à aquell qui la nau li haurá comanada, è aquell qui senyor será, encara haurá comanada la nau à algú, si ell retrá compte è dará part à quascú de sos companyons tot aytant com à quascú pertanyará per raó de la part que en la nau haurá, del guany que aquell, à qui ell haurá comanada la nau, haurá fet ab aquella nau que ell comanada li haurá; si los dits personers pendran la lur part del guany que à quascú per la part que en la nau haurá se pertany; si los dits personers tots ò partida diran à aquell que ells d'aquella nau hauran fet senyor, que ells no volen que ell la coman à algú sens lur voluntat, è si ell ho fa, è la nau pendrá algun dan ò fará alguna perdua ò consumament, que tot sia è stiga sobre ell. E si sobre les dites condicions desusdites per los personers à aquell qui ells d'aquella nau, en que ells hauran lur part, hauran levat ò fet senyor, si ell sens voluntat de tots los personers, ò de la maior partida, à algú la comanava; si aquell à qui la comanará, guanyará, ell es tengut de donar à quascun personer que ell haurá, la part del guany que per la sua part li pertanyerá. E si, per ventura, aquell à qui ell haurá comanada la nau, sots les condicions desusdites, perdrá la nau ò pendrá algun dan ò fará algun consumament, lo senyor de la nau es tengut de tot à retre è esmenar ho als personers, sens contrast. Emperó, si los dits personers veuran è

CHAPITRE CLXXIV [219] (1).

Des commandes de navires faites à l'insu des actionnaires.

Lorsqu'un patron a donné son navire en commande à quelqu'un sans l'autorisation de ses actionnaires, si celui à qui le navire a été ainsi donné revient de voyage et rend compte au patron de qui il le tenoit en commande; si celui-ci rend à son tour compte et donne à chacun de ses actionnaires, en raison de l'intérêt qu'ils ont dans le navire, la part du gain fait par celui à qui il a confié le navire en commande; si ces actionnaires la reçoivent, mais qu'ensuite tous ou la majorité déclarent au patron préposé par eux, qu'ils ne veulent plus que le navire soit donné en commande sans leur consentement, le patron qui l'aura donné nonobstant leurs défenses, sera tenu de supporter les dommages, pertes ou dépenses que le navire aura faits ou soufferts.

Dans ces circonstances, si après la déclaration faite par les actionnaires à celui qu'ils ont constitué patron du navire dans lequel ils ont intérêt, celui-ci le donne en commande à quelqu'un sans le consentement de tous ou de la majorité, le gain fait par le patron à qui il l'a confié devra être réparti entre tous les actionnaires, proportionnellement à l'intérêt de chacun.

Si, par événement, celui à qui il aura donné le navire, dans les circonstances expliquées ci-dessus, le perd ou lui cause un dommage quelconque, le patron est obligé d'en indemniser ses actionnaires sans aucune contestation.

Mais si les actionnaires, ayant vu ou su

(1) Manuscrit, chap. CLXXXI. *Si alcun senyor de nau ò de leny aurá comenat la sua nau ò leny [sens voluntat de sos personers].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 162. Trad. it. chap. CCXVI.

sabran que aquell que ells hauran fet senyor, no va ne irá en la nau, ans saben ells è son certs que la comana à altre, si los personers pendran part del guany que aquell ab aquella nau que comanada li será, fará, è los personers no n' diran res à aquell que ells hauran fet senyor, ans los plau è l's abelleix lo guany que ells los dona; è si sobre aquestes raons desusdites la nau se perdrá ò pendrá algun dan, lo senyor de la nau no l's es de res tengut, perçó, car los personers sabien que ell no anava en la nau, que ans la comanava à altre qui la menava per ell; è encara mes, perçó com los personers prengueren quascun viatge que la nau fés la part del guany que à quascú pertanyia per raó de la sua part que en la nau havia. E es raó que pus ells prenien part del guany, è encara que eren certs que aquell qui n' havien fet senyor no y anava, ans la fahia menar à altre, è los personers no ú denonciaven à aquell qu'ells havien fet senyor, ans los plahia lo guany que ell los donava: è perço es raó que axí com los plahia lo guany, tot en axí es raó que deian sostenir lo dan è la perdua, è l' consumament que Deu li donava, axí com los plahia è l's abellia lo guany, com aquell qui ells avien fet senyor lo l's donava. E per les raons dites fó fet aquest capitol. Emperó, es axí à entendre que l' senyor de la nau sia en un loch ab los personers ensemps ab tots ò ab partida; car altrament no la pot ne la deu comanar sino per les condicions que son ia en un capitol desusdit esclarides è certificades.

que celui qu'ils avoient nommé patron ne va pas avec le navire et qu'il l'a donné en commande à un autre, reçoivent leur part du gain que le dernier preneur a fait avec le navire qui lui a été confié, et ne font aucune réclamation contre leur patron, mais ont pour agréable le profit de la commande; si, sur ces entrefaites, le navire se perd ou souffre quelque dommage, le patron n'est responsable de rien, parce que les actionnaires savoient qu'il n'étoit pas à bord et qu'il avoit confié le navire à un autre qui le gouvernoit pour lui; et encore plus, parce que les actionnaires, à chaque voyage que le navire faisoit, prenoient la part revenant à chacun en raison de son intérêt.

Or, puisqu'ils ont pris la part du gain, puisqu'ils savoient que celui qu'ils avoient nommé patron ne montoit pas le navire, mais l'avoit donné en commande à un autre, qu'ils n'ont pas réclamé, qu'au contraire ils ont eu pour agréable le profit de la commande; de même que le gain leur a été agréable, de même ils doivent souffrir le dommage et la perte et les préjudices que Dieu leur a envoyés, puisqu'ils ont reçu avec plaisir le profit quand le patron le leur a donné.

Par ces raisons ce chapitre a été fait. Mais il faut entendre que le patron se trouve dans un lieu où sont tous les actionnaires ou la majorité; car autrement il ne peut ni ne doit donner le navire en commande que dans les circonstances expliquées et déclarées dans un chapitre ci-dessus (1).

Capitol CLXXV [220].

De comanda que algú pendrá en lo comú, ò sparsa.

Si senyor de nau ò leny ò altre, leva

Chapitre CLXXV [220] (2).

De la commande que quelques personnes prendront en commun ou séparément.

Lorsqu'un patron ou quelque antre porte

(1) Ce chapitre est le CLXXIII [218] ci-dessus.
(2) Manuscrit, chap. CLXXXII. *Si senyor de nau ò altre leva alcun comun, è ell pendrá comanda.* Capm. pag. 164. Trad. it. chap. CCXVII. Voir Targa, pag. 131.

algun comú, è ell pendrá de algun mercader comanda sparsa de roba ò de diners; è si aquell qui la comanda pendrá, no fará entenent que aquella comanda que ell pren que ell la mesclará al comú, ne en la carta que entre ells será feta no s'entendrá que aquella comanda que ell pren se dega mesclar ab aquell comú que deu portar ab si, ell es tengut de retre compte à quell qui la comanda li haurá feta. E si li fará comanda de roba, ell li deu retre compte d'açó que de la roba haurá hagut : encara mes, aquells diners que haurá haguts deu esmerçar en qualque cosa que lo dit comandatari se volrá, si donchs aquell qui la comanda li haurá feta, no haurá empres ab aquell, que no li esmerç los diners que haurá haguts d'aquella roba que ell comanada li haurá, ò que ell no n' compre sino cosa sabuda, axí com entre ells ab dosos será empres. E si li comana diners, è ell comprava roba, ell li es tengut de retre compte de çó que haurá hagut de la roba, que ab los diners que ell li coman haurá comprada, è ell haurá venuda è d'açó que esmerçará d'aquella roba que ab los seus diners haurá comprada, è metre en compte pera quant que ell sia tornat del viatge, è metre en son poder lo cabal è l' guany que ab la dita comanda será fet, salvo lo seu maltret que entre ells será empres. E si lo comú pert ò guanya, aquell qui la comanda li haurá feta no n' es en res, ne aquell qui la comanda haurá presa no li es tengut sino de la comanda à retre. E si guanya ò pert ab la dita comanda tot li ú deu donar è metre en son poder, axí be lo guany com la perdua, per que ell no es tengut à aquells de qui lo comú será, per raó d'aquella comanda que ell d'algú presa haurá, si donchs ell no l's havia fet entenent que al comú anava aquella comanda que ell havia presa. Mas, aquell qui la comanda haurá feta, no es tengut de res aquells de qui lo comú será, sia que per-

des objets qui lui appartiennent en société avec d'autres, puis reçoit particulièrement de quelque marchand une commande de marchandises ou d'argent, s'il ne fait pas entendre que cette commande particulière sera mise en commun, ou si, dans l'écrit fait entre eux, il n'est pas expliqué que cette commande doit être mêlée avec les autres objets qu'il doit porter, il est obligé d'en rendre compte à celui qui lui aura confié la commande. Si la commande consistoit en marchandises, il doit lui rendre l'argent qu'elles auront produit : bien plus, il doit employer cet argent à acheter les choses que celui qui a fait la commande aura indiquées, à moins que le donneur ne soit convenu avec le preneur qu'il ne fera pas emploi de l'argent provenu des marchandises données en commande, ou qu'il n'achetera que des choses déterminées d'une manière spéciale entre eux.

Si la commande consiste en argent dont il a acheté des marchandises, il doit rendre compte au donneur du prix qu'il aura tiré des choses ainsi achetées et de l'emploi qu'il en aura fait : il rendra ce compte à son retour du voyage, et remettra au donneur le capital et le gain provenu de la commande, sous la retenue du salaire qui lui reviendra, suivant ce qui aura été convenu entre eux.

Si la société perd ou gagne, celui qui a fait la commande n'y est pour rien, le preneur n'étant obligé envers le donneur à rien autre chose qu'à lui rendre compte de sa commande. S'il gagne ou perd avec cette commande, il doit compte au preneur seul tant du gain que de la perte, parce qu'il n'est pas obligé envers ses associés à raison de cette commande, qu'il a prise d'un autre; à moins qu'il ne leur ait donné à entendre que cette commande étoit pour le compte commun.

Celui qui a reçu la commande n'est tenu de rien envers ceux qui forment la société, soit qu'ils perdent, soit qu'ils gagnent, ni ceux de la société envers celui qui a reçu la

den ò que guanyen, ne aquells de qui lo comú será, à aquell qui la comanda haurá feta. Mas, si pert ò guanya, deu esser seu axí be lo guany com la perdua. E si, per ventura, aquell qui leva lo comú è haurá presa la comanda, mesclará aquella ab lo comú, menys de sabuda de aquell qui feta la li haurá, è lo dit comandatari compte retre no li n' porá, perçó, car la haurá mesclada ab lo comú, sia en voluntat de aquell qui la comanda li haurá feta de pendre lo maior preu de la roba que haurá hagut là on la comanda haurá venuda; encara mes, lo maior preu de la roba que ell haurá portada, è lo maior guany que en la roba se fará : è aquell li sia tengut de dar aquell qui la comanda haurá présa, à aquell qui feta la li haurá; perçó, car ell la haurá mesclada ab lo comú, menys de voluntat sua. E açó li es tengut de donar è de retre menys de contrast.

commande ; le gain ou la perte qu'il fait doivent être pour son compte seul.

Si, par événement, le patron qui étoit chargé d'objets sociaux, et a pris en outre une commande, mêle ce qui en fait l'objet avec les choses de la société, à l'insu du donneur, de manière qu'il ne puisse lui en rendre compte à cause de ce mélange, le donneur sera libre d'exiger le prix le plus haut que les marchandises auront eu dans le lieu où la commande a été vendue, et même le plus haut prix des marchandises qui ont été portées, et le plus fort gain qui aura été fait sur ces marchandises; et celui qui a pris la commande sera obligé de payer ainsi le donneur, par la raison qu'il a mêlé la commande avec les objets sociaux sans l'autorisation de ce donneur. Tout cela doit être fait sans aucune dispute.

Capitol CLXXVI [221].

De comanda qui s' perdrá, è lo comandatari se abatrá.

Tot comandatari qui portará ò pendrá comandes, si les comandes se perdran per les raons que en los capitols desusdits se contenen, ell no es tengut de les comandes à retre. Mas, si les comandes se perden per altres raons, è no per aquelles que en los capitols desusdits se contenen, ell es tengut de retre è de donar totes les comandes, è l' guany ab aquelles fet, à aquells qui les comandes li hauran fetes; si donchs ell no pot mostrar iustes raons per que aquelles comandes sien perdudes. E si ell mostrar ne provar no pot, ne les comandes retre no porá à aquells de qui seran, è lo dit comandatari se abatrá; si

Chapitre CLXXVI [221] (1).

De la commande qui se perdra, et du preneur qui fera faillite.

Le preneur qui portera ou prendra des commandes, si elles se perdent par les causes expliquées aux chapitres précédens (2), n'est pas obligé de les rendre. Mais, si les commandes se perdent par des causes autres que celles qui ont été dites, il est obligé de rendre et de donner toutes les choses qu'il aura reçues, et le gain fait avec elles (3), à ceux qui les lui auront confiées, s'il ne peut montrer les causes qui rendent la perte excusable.

S'il ne peut ni justifier de ces causes, ni rendre les commandes à ceux qui les lui ont confiées, parce qu'il sera tombé en faillite,

(1) Manuscrit, chap. CLXXXIV. *Comandatari qui portará ò pendra comandes, si les comandes sa perden [è lo comandatari sa abatrá].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 165. Trad. it. chap. CCXVIII.

(2) Ces cas sont principalement expliqués dans les chapitres CLXVI et CLXVII [211 et 212].

(3) Voir la même règle dans le chap. CLXV [210].

ell se abatrá è es aconseguit, ell deu esser prés è més en ferres è star tant tro que aquells, de qui les comandes seran, se sien avenguts ab lo dit comandatari. E fon fet perçó aquest capitol : car molt comandatari se abatria si sabia que algun mal ne algun damnatge ò greuge no li n' pogues esdevenir; è son hi posades perçó les condicions que desus son dites.

et qu'on puisse le saisir, il doit être pris, mis en prison, et y rester jusqu'à ce que ceux à qui les commandes appartenoient se soient accordés avec lui. Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de preneurs feroient faillite s'ils savoient qu'il ne leur en arrivera aucun mal ni aucune peine; c'est pour cela que les règles ci-dessus ont été établies.

Capitol CLXXVII [222].

De patró qui lexa la nau per negocis propis.

Sî algun senyor de nau ò leny portará mercaderia sua ò comandes, è ell sera là on la nau haurá fet port, è la nau será spatxada que no stá sino per ell que no es espatxat, è no pot vendre la sua mercaderia; si la nau ne fa messió, ell la deu pagar del seu propi. E si ell roman per la sua mercaderia à vendre, è ell ne trametrá la nau; si la nau pendrá algun dan, ell es tengut de fer esmena als personers, si donchs ell no ú havia empres ab los personers com ell parti d'ells, là on la nau havia carregat. E si ell ho havia empres ab los personers ab tots ò ab partida è ells lo y havien atorgat que ell pogues romandre, è romania è trametia la nau; si la nau pendrá algun dan, ell no es tengut de esmena als personers. Emperó, si lo senyor de la nau romandrá, perçó, car no porá haver lo nolit è no y romandrá per res que ell hi haia à fer, sino per lo nolit à recaptar; è ell ne trametrá la nau perçó que no y faça messió, è ella pendrá algun dan, lo senyor de la nau no es tengut de fer esmena als personers, pus que per profit de la nau será romas, è no per res que hagues à fer. E açó deu esser menys de tot frau.

Chapitre CLXXVII [222] (1).

Du patron qui abandonne le navire pour ses propres affaires.

Si quelque patron (2) portant des marchandises propres ou en commande est dans un lieu où le navire aura pris port, il ne peut y rester pour vendre ces marchandises dès que le navire est prêt et qu'il ne tient qu'à lui qu'il ne soit expédié (3); si dans ce cas il est fait quelques frais, le patron doit les payer de son argent. Si, sans en être convenu avec ses actionnaires, il reste pour vendre les marchandises et renvoie le navire, et que ce navire souffre quelque dommage, il est obligé de les réparer. Mais, s'il s'est entendu avec tous ou avec la majorité des actionnaires, et qu'ils aient consenti à ce qu'il reste, qu'en conséquence il renvoie le navire, si ce navire souffre quelque dommage, il ne leur doit pas d'indemnité.

Cependant, si le patron est obligé de rester pour recouvrer le fret, et non pour autre motif; si, à cause de la nécessité de ce recouvrement, il renvoie le navire afin qu'il n'occasione pas de frais, et que le navire éprouve quelque dommage, il n'est pas obligé d'indemniser ses actionnaires, puisqu'il sera resté pour le bien du navire, et non pour faire autre chose. Tout cela doit être sans aucune fraude.

(1) Manuscrit, chap. CLXXXIII. *Si senyor de nau ò de leny portará mercaderia sua è comandes*. Capm. pag. 166. Trad. it. chap. CCXIX. Voir Émérigon, t. II, pag. 28.

(2) Il n'est plus question dans ce chapitre des rapports entre les donneurs et les preneurs de marchandises en commande. Il ne s'agit ici que des relations entre un patron et ses actionnaires. On peut cependant remarquer quelque analogie entre ce qui y est décidé et les chap. CLXX et CLXXIV [215 et 219].

(3) Boucher traduit les mots *è la nau será spatxada*, par, *c'est-à-dire dans le lieu vers lequel il a été expédié, non pour lui, mais pour autrui*. Il n'y a pas un mot de cela dans le texte, que j'ai traduit littéralement.

Capitol CLXXVIII [223].

De testimoni de mariners en contrast de patró ab mercaders.

Senyor de nau ò leny qui haurá contrast ab mercaders, los mariners de la nau no poden fer testimoni al senyor de la nau ne als mercaders, à lur prou ne à lur dan del un ni del altre, stant en lo viatge: mas lo cartolari deu fer testimoni è esser mijançer entre ells. Mas emperó, com la nau haurá fet viatge, è los mariners seran de si meteixs, que no seran tenguts al senyor de la nau, là donchs poran fer testimoni al senyor de la nau, è als mercaders, ab que ells no sien personers del contrast, on seran demanats per testimoni, ne n' speren dan ne prou haver; que si n' esperaven dan ne prou haver, res que diguessen no hauria valor, è serien tenguts per falsaris.

Chapitre CLXXVIII [223] (1).

Du témoignage des matelots dans les contestations entre le patron et les marchands.

Si le patron a des contestations avec les marchands, les matelots du navire ne peuvent être témoins (2) d'aucun côté, ni pour ni contre, pendant le voyage; mais le registre doit faire foi et servir de règle entre eux. Cependant, quand le navire aura achevé son voyage, que les matelots seront libres, qu'ils ne seront plus tenus envers le patron, ils pourront servir de témoins pour ce dernier ou pour les marchands, pourvu qu'ils ne soient pas intéressés dans la contestation pour laquelle ils seront appelés en témoignage, et qu'il n'en puisse résulter pour eux ni perte ni profit; car, s'il devoit en résulter pour eux de la perte ou du profit, rien de ce qu'ils diroient n'auroit de valeur, et ils seroient réputés faux témoins.

Capitol CLXXIX [224].

De testimoni de mercaders en contrast de patró ab mariners.

Mariners qui hauran contrast ab lo senyor de la nau de algunes coses que no sien scrites en lo cartolari; los mercaders qui seran en la nau poden fer testimoni, en lo viatge stant ò que n' fossen exits, axí be al senyor de la nau com als mariners, ab que ells no fossen personers del contrast que seria entre ells, ne n' sperassen haver dan ne prou. E si los mariners havien contrast ab los mercaders, lo senyor de la nau pot fer testimoni, pus sien exits del viatge; mas stant en lo viatge, no, è que no sia personer del contrast que será en-

Chapitre CLXXIX [224] (3).

Du témoignage des marchands dans les contestations entre le patron et les matelots.

Lorsque les matelots auront contestation avec le patron relativement à des choses qui ne sont pas écrites sur le registre, les marchands qui sont à bord peuvent rendre témoignage, pendant le voyage ou après qu'il est fini, tant en faveur du patron qu'en faveur des matelots, pourvu qu'ils n'aient pas intérêt dans la discussion, soit pour la perte, soit pour le profit. Si les matelots ont discussion avec les marchands, le patron peut rendre témoignage après que le voyage est terminé, mais non pendant le voyage; toutefois pourvu qu'il ne soit pas intéressé dans la contestation.

(1) Manuscrit, ch. CLXXXV. *Senyor de nau ò de leny qui aurá contrast ab los mercaders.* Capm. pag. 69. Trad. it. chap. CCXX. Voir Roccus, pag. 311; Targa, pag. 141. Il faut joindre à ce chapitre les deux suivans.

(2) Sauf les exceptions indiquées au chapitre suivant, dont on a déjà vu le principe dans le chapitre LIV [99].

(3) Manuscrit, chap. CLXXXVI. *Mariners qui hauran contrast ab senyor de nau d'algunes coses.* Capm. pag. 194. Trad. it. CCXXI. Voir Émérigon, t. II, pag. 66, 91.

tre ells. Encara mes, lo un mariner pot fer testimoni al altre, pus sien exits del viatge, ab que no sia personer del contrast, en que será tret en testimoni, ne n' esper dan ne prou. Emperó, los mariners poden fer testimoni, stant en lo viatge, al senyor de la nau è als mercaders, per aquesta raó ço es à saber : per fet de git, ò si per mal temps ò per altra ventura la nau hagues anar en terra; car en aquell cas nē en aquella saó l'escrivá no pot metre les convinençes en lo cartolari. E perço fon fet aquest capitol : car si en aquell cas los mariners no poguessen fer testimoni, ne l'escrivá no ú hagues pogut metre en cartolari, lo senyor de la nau poria negar totes les convinençes que hauria empreses ab los mercaders, que à ell deguessen tornar à dan, è diria tot ço que à si meteix tornas à profit, è los mercaders farien atretal al senyor de la nau. Per aquesta raó poden fer testimoni los mariners; è en aytal cas stant en lo viatge, perçó que frau algú no y puga haver; mas per altra raó no poden fer testimoni stant en lo viatge à prou ne à dan del senyor ne dels mercaders, per contrast que entre ells fos.

Encore plus, un matelot peut rendre témoignage pour un autre, après que le voyage est achevé, pourvu qu'il ne soit pas intéressé dans la contestation au sujet de laquelle il est appelé pour témoin, et qu'il n'en attende ni dommage ni profit. Cependant les matelots peuvent servir de témoins, pendant le voyage, en faveur du patron ou des marchands, dans les circonstances suivantes : en cas de jet, ou si, par tempête ou autre malheur, le navire échoue ; car, dans ces cas et dans ces circonstances, l'écrivain ne peut inscrire les conventions sur le registre (1). Voici les motifs de ce chapitre : si dans de telles circonstances les matelots ne pouvoient rendre témoignage, tandis que l'écrivain n'a pu écrire sur le registre, le patron pourroit nier toutes les conventions qu'il auroit faites avec les marchands si elles lui devenoient désavantageuses, et ne diroit que ce qui seroit dans son intérêt; et les marchands en feroient de même envers le patron.

Pour cette raison, les matelots peuvent, dans le cas expliqué, servir de témoins pendant le voyage, afin qu'il ne puisse y avoir aucune fraude ; mais, pendant le voyage, ils ne peuvent être témoins dans aucun autre cas ni pour ni contre le patron ou les marchands, quelle que soit la contestation qu'ils aient.

Capitol CLXXX [225].

Testimoni de mariner.

Si mercaders qui seran en nau hauran algun contrast entre ells, è trauran los mariners en testimoni, los mariners poden fer aquell testimoni en que seran demanats, sia que ells sien encara al viatge ò que sien exits, ab que no n'sperassen dan ne prou haver, ne volguessen mes lo prou de la una part que de l'altra, ne n'haguessen prés servey; que si ells amaven mes lo profit de la una part que de l'altre, ò ells ne haguessen prés servey; si provat

Chapitre CLXXX [225] (2).

Du témoignage des matelots.

Si des marchands qui seront à bord ont quelque contestation entre eux, et appellent les matelots en témoignage, ceux-ci peuvent, pendant le voyage ou après qu'il est achevé, déposer sur l'objet pour lequel ils seront appelés, pourvu qu'ils soient sans intérêt quelconque dans la contestation, qu'ils ne veuillent pas plus l'avantage de l'un que celui de l'autre, et qu'ils n'en aient reçu aucun service : car, s'ils vouloient plus le profit de l'un que celui de l'autre, ou s'ils en avoient reçu quelque service, et qu'on pût le leur prouver, ils seroient obligés de réparer tous les dom-

(1) On a déjà vu cette exception dans le chap. LIV [90]. Voir la note 1 de la pag. 105.

(2) Manuscrit, chap. CLXXXVII. *Si mercaders qui seran en nau ò en leny auran contrast entre ells.* Capm. pag. 69. Trad. it. CCXXII. Voir Valin, t. I.er, pag. 284 ; Émérigon, t. II, pag. 86, 91.

los podia esser, ells serian tenguts de retre tot lo dan è tot lo greuge è tot lo interes que aquella part ne haurá sostengut per culpa d'aquell testimoni que aquells li hauran fet. Encara mes, que l's ne poriá metre è affrontar è destrenyer ab la senyoria; è mes encara, que no serien per nul temps creguts de res que ells diguessen; è à alguns qui l's cridas perjurs, senyoria no li n'dariá alguna pena, per testimonis que ells ne donassen, que ans caurien ells en doble pena, qui aytal testimoni fals haurien fet. E fon fet perçó aquest capitol, car moltes vegades son los mercaders en alguns lochs, è no ha ab ells si no tan solament los mariners, è en presencia de ells los mercaders faran algunes convinençes ò empreniments dels uns als altres; è per ventura lo un ò l'altre penedirse ha de açó que haurá fet, è com aquell altre mercader li demanará la convinensa que entre ells será empresa, aquell li porá negar, è si aquell la li negava, aquell mercader ne sostendria gran dan : è per aquella raó deuen fer testimoni los mariners dels contrasts que seran entre los mercaders, perçó que algun frau no puga entre ells esser.

mages-intérêts, et tout le préjudice que ce témoignage causeroit à celui contre qui ils l'auroient porté. Non-seulement ce dernier pourroit leur en demander, il pourroit encore les diffamer et les poursuivre devant la justice : en outre, on n'accorderoit plus foi à rien de ce qu'ils diroient; et si quelqu'un les appeloit parjures, la justice ne le puniroit pas, quoiqu'ils présentassent beaucoup de témoins; mais plutôt les auteurs de la fausse déclaration seroient doublement punis.

C'est pourquoi ce chapitre a été fait; car souvent les marchands se trouvent en quelques lieux où il n'y a avec eux que des matelots, et en leur présence ils font des conventions ou accords entre eux : l'un d'eux venant à se repentir de ce qu'il a fait, et quand l'autre marchand invoquera la convention intervenue entre eux, il pourroit la nier, ce qui feroit grand tort au premier; par cette raison, les matelots doivent rendre témoignage dans les contestations qui s'éleveront entre les marchands, afin qu'il ne puisse être fait de tort à personne

Capitol CLXXXI [226].

De loguer de notxer ò mariners qui iran à cosiment.

Senyor de nau ò leny qui menará ab si en viatge ò en viatges lo notxer à cosiment, lo senyor de la nau deu donar de loguer al notxer, axí com pendrá lo millor proer de la nau ò altre dels cominals; encara mes, segons bondat è valor que l' notxer haurá. E si per ventura los mariners iran à cosiment del senyor de la nau, lo senyor de la nau los es tengut de donar loguer segons que ells affanyaran ò hauran

Chapitre CLXXXI [226] (1).

Du salaire du contre-maître ou des matelots qui iront à discrétion.

Lorsqu'un patron emmenera avec lui en voyage un contre-maître à discrétion, il doit lui donner pour salaire autant que reçoit le meilleur matelot de proue ou quelque autre de l'équipage, et encore plus, selon la bonté et l'habileté de ce contre-maître.

Si les matelots naviguent à discrétion, le patron doit leur donner le salaire qu'ils mériteront ou auront mérité, selon le service qu'ils feront, d'après l'estimation du contre-maître

(1) Manuscrit, chap. CLXXXVIII. *Senyor de nau ò de leny qui menará ab si en viatge ò en viatges* [*notxer ò mariner à cosiment seu, qual sou que meraxaran*]. Les mots entre crochets ne sont pas dans la table des rubriques. Capm. pag. 70. Trad. it. chap. CCXXIII. Voir Targa, pag. 41, 59 et 281.

affanyat, è segons la bondat que ells hauran, è lo servey que faran : è açó deu esser à coneguda del notxer è del scrivá, que ells lo y deian dir per lur sagrament que ells fet han al senyor de la nau be è lealment : ia aquells mariners qui seran à cosiment, quin loguer hauran affanyat è quin no; è que ells no y diguen per voluntat ne per malvolença, ne per servey que hom los hagues promes, ne per mal que ells volguessen à algú de aquells mariners qui en la nau serien à cosiment: è açó deuen ells dir sots pena del sagrament, be è lealment al senyor de la nau, è lo senyor de la nau los es tengut de dar aquell loguer que l'notxer è l'escrivá li hauran dit per lur sagrament; è no y deu res contrastar.

et de l'écrivain, qui doivent la faire sous le serment qu'ils auront prêté, de décider bien et loyalement quel salaire auront mérité les matelots qui sont à discrétion (1); ils ne doivent point prononcer par affection ni par malveillance, ni en vue de la récompense que quelqu'un leur auroit promise, ni dans l'intention de nuire à aucun des matelots qui seront sur le navire à discrétion : ils doivent donner bien et loyalement leur avis au patron, sous peine de faux serment : le patron doit donner aux matelots le salaire que le contre-maître et l'écrivain auront fixé sous serment, et il ne peut s'y refuser sous aucun prétexte.

Capitol CLXXXII [227].

De dan prés per falta d'ormeig.

Senyor de nau ò leny qui será en plaia ò en port ò en altre loch ab la sua nau, è los mercaders qui ab ell seran li diran è li denunciaran que ell se ormeig, è lo senyor de la nau 'i metrá flix, que no s'ormeiará, ò per ventura ell no haurá tota la exarcia que promesa los haurá, è per aquestes raons desusdites los mercaders ne sostendran dan; lo senyor de la nau es tengut de restituir aquell dan que l's mercaders hauran sostengut per aytal raó. E si lo senyor de la nau no ha de que pagar deuse vendre la nau; è si la nau no y bas-

Chapitre CLXXXII [227] (2).

Des dommages soufferts par manque d'apparaux.

Un patron étant en une plage, ou en un port, ou ailleurs, avec son navire, si les marchands qui seront avec lui disent et dénoncent qu'il ait à bien s'afférer, si cependant il met des câbles foibles (3), de manière qu'il n'affère pas bien, ou s'il n'a pas tous les apparaux qu'il avoit annoncés, et qu'il en résulte du dommage pour les marchands, ce patron est obligé de réparer tout ce dommage (4).

S'il n'a pas de quoi payer, le navire doit être vendu ; s'il ne suffit pas, et que le patron ait quelques biens, ils doivent être

(1) Ce genre de location devoit être rare à cause de l'incertitude qu'il laissoit sur les droits de celui qui s'étoit loué, et de l'arbitraire dans la fixation des loyers. Il en a été question dans le chap. XV [60].

(2) Manuscrit, chap. CLXXXIX. *Senyor de nau ò de leny qui será en plage ò en port* [*è será request que s'ormeig be*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 186. Trad. it. chap. CCXXIV. Voir Casaregis, disc. XXIII, n. 22; Émérigon, t. I.er, pag. 373. Ce chapitre doit être rapproché des chap. XIII et CXCIV [58 et 239].

(3) Boucher traduit *hi metrá flix*, par, *se montre lâche*. Il prend ici les câbles pour le patron. Il ne s'agit point de la lâcheté du patron, mais du cas où le patron emploie des câbles foibles.

(4) Les chapitres indiqués note 4 de la page 97 parlent du dommage causé par le défaut d'apparaux. C'est une conséquence de la responsabilité dont le principe est établi au chap. XXII [67], et dont un grand nombre de chapitres développent les effets.

ta, è lo senyor de la nau ha alguns bens, aquells se deuen vendre per fer compliment à aquells mercaders; emperó, salvo los mariners que no perden lur loguer. Mas, los personers no son tenguts de res esmenar, sino la part que hauran en la nau, que altres bens no. E fon fet aquest capitol car molt senyor de nau plany exarcia, è no s' pot ormeiar, è per açó la nau ò leny pert se è la roba dels mercaders.

vendus pour satisfaire les marchands, sans préjudice du droit des matelots de ne point perdre leurs salaires; mais les actionnaires ne sont obligés de rien payer au-delà de la part qu'ils auront dans le navire (1).

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons (2) épargnent les apparaux; ce qui fait qu'on ne peut afférer, et que le navire se perd ainsi que les effets des marchands.

Capitol CLXXXIII [228].

De nau qui s' pert en terra de Sarrains.

Senyor de nau ò leny qui será ò navegará en terra de Sarrains, è li vendrá cas de ventura, que per mal temps ò per lenys armats de enemichs, perdrá lo leny ò nau, si ell pert la nau ò leny per la raó desusdita, ell no es tengut de res à donar als mariners, si donchs ell no l' perdrá al loch on ell hagues tot son nolit; que si ell ha tot son nolit, ell es tengut de dar tot lo loguer als mariners : mas emperó, qualsevulla pati que l' senyor de la nau ò leny fará ab los mercaders, à aquell pati meteix deuen esser los mariners. Mas, si lo senyor de la nau ò leny devia als mariners loguers per altres viatges; ell los es tengut de pagar axí com en lo capitol qui desus es dit se conté. Mas, senyor de nau ò leny qui per aytal raó com desus es dita perdrá sa nau ò leny, no es tengut de donar leny ne vianda

Chapitre CLXXXIII [228] (3).

Du navire qui se perd en pays de Sarrasins.

Lorsqu'un patron naviguera en pays de Sarrasins, s'il lui arrive quelque malheur, si par mauvais temps, ou par des navires armés des ennemis, il perd le sien, dans ces cas il ne doit rien donner aux matelots, si cette perte arrive en un lieu où il ne reçoive pas tout son fret (4); car, s'il le touche, il doit leur payer tout leur salaire : néanmoins, s'il accorde quelque réduction aux marchands, les matelots doivent s'y conformer. Mais si le patron devoit aux matelots des salaires pour d'autres voyages, il doit les payer, ainsi qu'il est dit dans un chapitre ci-dessus (5).

Le patron qui, par une des causes expliquées, perd son navire, n'est pas obligé de fournir des moyens de transport ni des vivres aux matelots (6) jusqu'à ce qu'ils soient en

(1) La règle sur la préférence des matelots sur tous autres créanciers a été déjà rappelée dans plusieurs chapitres indiqués note 4 de la page 67; et celle qui limite la responsabilité des actionnaires à leur part, dans les chapitres indiqués note 2 de la page 78. Mais il est important de faire observer qu'ici la responsabilité est limitée parce qu'il y a faute du patron. Si la faute étoit celle des actionnaires qui auroient refusé d'acheter les apparaux nécessaires, leur responsabilité seroit indéfinie, conformément au chap. CXCIV [239].

(2) Le manuscrit présente ici une variante que je crois devoir recueillir. La voici : *Car molt senyors de nau ò de leny plany la exarcia è vaiga tant que s'es més tant mal temps que ell no pot donar consell à ormeiar.* Ce qui signifie : *car beaucoup de patrons épargnent les apparaux et tardent tant qu'il arrive une tempête assez forte pour les mettre hors d'état d'appareiller.*

(3) Manuscrit, chap. CXC. *Senyor de nau ò de leny, qui será è navegará en terra de Serreiens.* Capm. pag. 71. Trad. it. chap. CCXXV.

(4) On a déjà vu, chap. LIX [104], et dans ceux qui sont cités à la note 1 de la page 163, que si le patron éprouvoit quelque perte sur le fret, les loyers des matelots étoient diminués en proportion.

(5) Le chapitre auquel celui-ci renvoie est le chapitre CXCIII [238].

(6) Boucher traduit, *il est tenu de ne donner que des victuailles et un navire.* Le texte porte tout le contraire; et le reste du chapitre en donne les motifs.

als mariners entró que sien en terra de Crestians, perçó car ell ha perdut tot quant havia, è per ventura mes que no havia. Fon fet perçó aquest capitol, que pus lo senyor de la nau haurá perduda sa nau, no es tengut de donar leny ne vianda à mariners tro sien en terra de Crestians, pus que no n' ha per ell.

pays de Chrétiens, parce qu'il a perdu tout ce qu'il avoit, et peut-être davantage.

Ce chapitre a été fait parce que le patron ayant perdu son navire n'est pas obligé de fournir des moyens de transport aux matelots jusqu'à ce qu'ils soient en pays de Chrétiens (1), puisqu'il n'en a pas pour lui-même.

Capitol CLXXXIV [229].

Casos en que lo patró deu demanar los personers per lo nolieiar.

Senyor de nau ò leny qui nolieia la sua nau per anar en terra de Sarrains ò en loch perillos, si ell es en loch on haia personers, ell los ne deu demanar abans que ferm lo viatge. E si ell los en demana, è los personers ò volen, ell pot nolieiar, que personer algú no ú pot vedar. E si ell nolieia que no l's ne deman, los personers li poden contrastar, è poden encantar ab ell, perçó car no l's haurá demanats; è si demanats los ne hagues, lo personers no l' pogueren encantar tro que fos vengut del viatge. E si los personers encanten ab lo senyor de la nau ò leny qui nolieiat haurá menys de lur sabuda, è ell exirá de la nau ò del leny per encant ò per qualsevol raó, è los personers retendran la nau ò leny aquella nau ò leny, deu seguir lo viatge à aquell mercader qui nolieiada la haurá per aquell preu ò nolit que l' mercader haurá empres ab aquell qui là donchs era senyor com ell nolieiá. Perque se n' guart quascú, qui fará part en nau ò leny, que qualsevulla cosa que aquell fará ò empenorá ab mercaders, alló se haurá à seguir. Mas, si lo senyor de la nau será en

Chapitre CLXXXIV [229] (2).

Des cas où le patron doit demander permission aux actionnaires pour fréter.

Le patron qui frète son navire pour aller en pays de Sarrasins, ou en des parages dangereux, doit, s'il se trouve en un lieu où il y ait des actionnaires, leur en demander l'autorisation préalable; s'il la leur demande et qu'ils y consentent, il peut fréter sans qu'aucun actionnaire puisse s'y opposer. S'il frète sans leur autorisation, les actionnaires peuvent s'y opposer et provoquer la licitation du navire, car il ne leur a pas demandé permission, tandis que, s'il la leur eût demandée, les actionnaires ne pourroient faire liciter le navire jusqu'au retour du voyage.

Si les actionnaires provoquent la licitation du navire que le patron a frété sans leur consentement, de manière que par l'effet de cette licitation, ou par quelque autre cause, il cesse ses fonctions (3), tandis que les actionnaires gardent le navire, ce navire devra faire le voyage convenu avec le marchand qui l'aura frété pour le prix ou fret stipulé avec celui qui étoit alors patron. Ainsi, que toute personne qui devient actionnaire dans un navire prenne bien garde, car toute convention que le patron fait avec des marchands doit être exécutée.

Mais si le patron se trouve en un lieu où

(1) Boucher traduit, *lorsqu'ils sont en terre de Chrétiens*, ce qui est un contre-sens.

(2) Manuscrit, chap. CXCI. *Senyor de nau ò de leny qui noliejará la sua nau per anar en terra de Serreiens.* Capm. pag. 310. Trad. it. chap. CCXXVI. Voir Targa, pag. 94 et 96. Ce chapitre et les CXCIV, CXCV, CXCVI, CCVII, CCXI et CCXLIX [239, 240, 241, 252, 256 et 294] règlent tout ce qui concerne les rapports du patron et de ses copropriétaires dans le navire relativement à l'administration. Quant à ce qui est relatif à la construction et à la licitation, il faut voir les chapitres indiqués dans la note 1 de la page 80.

(3) Boucher traduit, *s'il sort du navire pour encanter :* il n'a pas compris les mots *exirá de la nau per encant*, qui signifient *sortira du navire*, c'est-à-dire, *quittera le navire par l'effet d'une licitation.*

loch on no haurá personer algú, ell pot nolieiar, è anar en tot loch on ell se vulla, è si la nau ò leny pendrá algun damnatge, personer algú no li pot fer demanda per aquella raó. Mas, si ell ho iugava ò baratejava ò s' perdia per alguna raó, que fos culpa sua, los personers li n' poden fer demanda. Mas, senyor de nau qui nolieiará per anar en terra de Crestians, no es tengut de demanar personers alguns si no s' vol, ne personer no la pot encantar, pus que ell la haurá nolieiada, tro al torn del viatge. Mas, lo senyor de la nau ò leny deu donar fiança al personer si la li demana, que ell no mut viatge trō à qui haia tornada la nau ò leny en poder dels personers: è la fiança que dará, que no sia tenguda sino tan solament à us è à costum de mar. E si per ventura lo senyor de la nau nolieiará per anar en los desus dits lochs, è los personers seran en lo dit loch è sabran que haurá nolieiat ò no ú sabran, è lo senyor de la nau no l's ho haurá dit ni ells à ell res contrastat; è aquell viatge la nau ò leny se perdrá ò pendrá algun damnatge, los personers no poden fer alguna demanda; è lo senyor de la nau no es tengut de res à respondre à ells.

il n'y ait aucun actionnaire, il peut fréter le navire pour aller là où il voudra ; et si le navire souffre quelque dommage, aucun actionnaire ne peut former de demande contre lui. Néanmoins, s'il jouoit ou dissipoit, ou perdoit le navire par sa faute, les actionnaires pourroient agir contre lui.

Mais le patron qui frète le navire pour aller en pays de Chrétiens, n'est pas obligé d'en demander la permission aux actionnaires, s'il ne le veut pas; et quand il l'a frété, aucun actionnaire ne peut en provoquer la licitation jusqu'au retour du voyage. Cependant le patron doit donner aux actionnaires, si ceux-ci la demandent, caution qu'il ne changera pas le voyage, jusqu'à ce qu'il ait remis le navire en leur pouvoir; et cette caution ne doit être obligée que selon l'usage et coutume de mer.

Si, par événement, le patron frète pour aller dans lesdits parages, les actionnaires étant dans le lieu, qu'ils le sachent ou non, et quoique le patron ne le leur ait pas demandé, s'ils ne s'y sont pas opposés, et que dans ce voyage le navire se perde ou souffre quelque dommage, les actionnaires ne peuvent faire aucune demande, et le patron n'est responsable en rien à leur égard.

Capitol CLXXXV [230].

De rescat ò avinensa ab nau armada.

Senyor de nau ò leny qui en mar deliurá ò en port ò en plaia ò en altre loch se encontrará ab lenys armats de enemichs, lo senyor de la nau pot parlar è fer avinença ab los comits è ab lo almirall per quantitat de moneda, perçó que ells no fassen mal à ell ne à res de la sua

Chapitre CLXXXV [230] (1).

Du rachat ou convention semblable avec un navire armé.

Le patron qui en haute mer ou en port, ou en plage ou ailleurs, fait rencontre de bâtimens armés des ennemis, peut parler et faire convention avec les comites et avec l'amiral pour la quantité d'argent à donner afin qu'ils ne fassent aucun mal ni à lui, ni à rien de ce qu'il porte à bord.

(1) Manuscrit, chap. CXCII. *Senyor de nau ò de leny qui en mar deliure ò en port ò en plage* [*sa encontrará ab leny ò ab lenys d'anemichs*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 287. Trad. it. chap. CCXXVII. Voir Casaregis, disc. XLVI, n. 23; Émérigon, t. I.er, pag. 465. Ce chapitre, réuni aux CLXXXVI, CLXXXVII, CCIII, CCXXXI, CCXLIII et CCXLV [231, 232, 248, 276, 288 et 290], règle tout ce qui concerne les prises, rachats et compositions.

nau. E si en aquella nau ò leny ha mercaders, ell los deu dir lo pati que fará, ò haurá fet ab ells, çó es ab los comits è ab l'almirall d'aquella armada, è tots ensemps deuen se acordar, è deuen pagar aquella remsó, la qual lo senyor de la nau ò leny haurá empresa ab los comits è ab l'almirall d'aquella armada. E deuse pagar per lo cominal de la roba per sou è per liura, ò per besant; è lo senyor de la nau deu hi metre per la meytat de açó que valrá la nau ò leny. E si mercaders no y ha en la nau ò en lo leny, lo senyor de la nau se deu aconsellar ab los panesos, è ab lo notxer, è ab los proers. E si lo senyor de la nau paga aquella remsó que desus habem dita, ab consell è ab consentiment de tots aquells qui desus son dits, los mercaders de qui la roba será, no y deuen ne y poden res contrastar, ab que l' senyor de la nau pag per la meytat d'asó que valrá la nau. Mas emperó, si lo senyor de la nau ò leny se encontrará, axí com desus es dit, ab lenys armats qui no sien de enemichs, è ell los vol donar estrena è refrescament, si en la nau ha mercaders, ell los ho deu dir è demanar, si ells ho volen los mercaders; è lo senyor de la nau ho deu dir è fer ab consell de tots aquells, qui desus son dits. E si lo senyor de la nau fa asó, deuse pagar axí com desus es dit. Emperó, si lo senyor de la nau no ú fará ab voluntat dels mercaders, ò ab consell d'aquells qui desus son dits, è ell per sa autoritat fará pati è dará refrescament, sens sabuda dels mercaders, è sens consell d'aquells qui desus son dits, lo senyor de la nau ho deu pagar del seu propi; que los mercaders no li son tenguts de res à dar, ne à retre, de la messió ò del pati del refrescament, que ell haurá donat à aquells lenys armats.

Si sur ce navire il y a des marchands, il doit leur déclarer la convention qu'il veut faire ou aura faite avec les comites et l'amiral de cette escadre, et tous ensemble doivent s'accorder pour payer la rançon dont le patron sera convenu. Cette rançon doit être payée par toutes les marchandises en commun, par sou et par livre, ou par besant; et le patron doit y contribuer pour moitié de ce que vaudra le navire (1).

Lorsqu'il n'y a aucun marchand sur le navire, le patron doit tenir conseil avec les officiers de poupe (2), le contre-maître et les matelots. S'il paie la rançon par le conseil et du consentement de toutes ces personnes, les marchands à qui les effets appartiendront ne doivent ni ne peuvent en rien s'y opposer, pourvu que le patron contribue pour la moitié de ce que le navire vaudra.

Mais, si le patron, se trouvant, ainsi qu'il a été dit, avec des bâtimens armés qui ne soient pas des ennemis, veut leur donner des étrennes ou des rafraîchissemens, s'il y a des marchands à bord, il doit demander leur consentement, ou se décider par le conseil de tous ceux qui ont été désignés ci-dessus.

Si le patron agit ainsi, il doit en être payé comme il a été dit. S'il n'a pas obtenu le consentement des marchands, ou pris le conseil de ceux qui ont été désignés ci-dessus, et que de son autorité propre il fasse des conventions ou donne des rafraîchissemens sans l'aveu des marchands ou sans le conseil de ceux qui sont désignés ci-dessus, il doit les payer de ses propres deniers, et les marchands ne sont point tenus de contribuer à la dépense ou aux rafraîchissemens qu'il aura fournis à ces bâtimens armés.

(1) On a déjà vu cette règle relativement au jet dans les chapitres indiqués dans la note 5 de la page 101.

(2) Boucher a conservé dans sa traduction le mot *panesos* qui ne se trouve point dans les dictionnaires catalans. J'ai cru pouvoir avec sûreté suivre Capmany dans sa traduction espagnole et son petit lexique.

CAPITOL CLXXXVI [231].

De rescat ò convinença ab lenys armats de enemichs.

Si alguna nau ò leny será en terra de enemichs, ò en loch dubtos, stant aquí carregat de tot ò de partida, vendran aquí lenys armats de enemichs, è lo senyor de la nau ò del leny parlará pati ò l' fará parlar à aquells lenys armats, perçó que ells no fassen mal à res que en la nau ò leny será, è aquell pati que ell parlará ò fará parlar, si los mercaders serán en la nau ò en lo leny ab ell ensemps, tots ò la maior partida, ell los deu dir aquell pati que ell ha fet ò fet fer ab aquells comits de aquells lenys armats; è ab consell, è ab voluntat dels mercaders ell ho deu donar, è los mercaders son hi tenguts de pagar per sou è per liura, segons que hauran roba en la nau ò en lo leny. E si, per ventura, los mercaders no eren en la nau ò leny, tots ne partida, è eren en loch que l' senyor de la nau ò leny hagues spay que ell los pogues fer asaber aquell pati que ell hauria fet ò fet fer ab aquells lenys armats per salvar si è tota la roba, ell es tengut que l's ho deu fer asaber. E si ell no havia spay que ho pogues fer asaber als mercaders, lo senyor de la nau deu fer en axí, que tot ço que fará, que ho faça ab consell de tot lo cominal de la nau; è si ell ho fa en axí, los mercaders hi son tenguts de metre è de pagar tot en axí com si tots ells hi eren stats, que en res no y deuen ne hi poden contrastar. Emperó, si lo senyor de la nau fará algun pati ab aquells lenys armats, è los mercaders seran en la nau, tots ò la maior partida, ò seran en loch que ell los ho pogues fer asaber, è no ú fahia, aquell pati que ell los haura fet ò fet fer, è no

CHAPITRE CLXXXVI [231] (1).

Du rachat ou des accommodemens avec des bâtimens armés des ennemis.

Lorsqu'un navire chargé en tout ou en partie étant en pays d'ennemis ou en lieu dangereux, il arrive dans ce lieu des bâtimens armés d'ennemis, si le patron leur propose ou fait proposer quelque accommodement afin qu'ils ne causent aucun dommage aux choses chargées sur son navire, et que tous les marchands ensemble, ou la majorité, soient à bord, il doit leur déclarer la convention qu'il aura faite ou fait faire avec les comites de ces bâtimens armés; il doit, par le conseil et volonté des marchands, exécuter cet engagement, et ceux-ci doivent y contribuer par sou et par livre, en proportion des marchandises qu'ils auront à bord.

Si, par événement, les marchands ou partie d'entre eux n'étoient pas sur le navire, mais se trouvoient en un lieu où le patron eût le temps de leur faire connoître la convention qu'il aura faite ou fait faire, afin de se sauver lui et toutes les marchandises, il est obligé de les en instruire. S'il n'en a pas le temps, il doit agir de manière que tout ce qu'il fera soit fait avec le conseil de tout l'équipage du navire : s'il agit ainsi, les marchands sont tenus d'y contribuer et de payer de même que si tous y avoient été, et ne doivent ni ne peuvent s'y opposer en rien.

Mais, si le patron fait quelque convention avec ces bâtimens armés, tous les marchands, ou la majeure partie, étant à bord ou étant dans un lieu où il puisse les en instruire, et qu'il ne le fasse pas, la convention qu'il aura faite ou fait faire sans avoir consulté les marchands qui étoient en un

(1) Manuscrit, chap. CXCIII. *Si alcuna nau ò leny será en terra de anemichs, ò en loch duptós.* Capm. pag. 289. Trad. it. chap. CCXXVIII. Voir Targa, pag. 157; Casaregis, disc. XLVI, n. 23; Émérigon, t. I.er, pag. 465.

haurá demanats los mercaders, pus que ells fossen en aquell loch, que ell fer ho pogues, à aquell pati aytal que ell haurá fet, los mercaders no son tenguts de res à metre, iat sia açó que la roba sia en la nau ò leny tota ò partida, perçó que no l's ne haurá demanats. Mas emperó, si ells seran en loch que no l' s ne puga demanar, è lo senyor de la nau fará aquell pati ab consell de tots aquells qui desus son dits, los mercaders hi son tenguts de pagar axí com desus es dit. E si per ventura lo senyor de la nau fará aquell pati, menys de sabuda dels mercaders, è menys de consell de aquells qui desus son dits, aquell pati que haurá dit per sa autoritat, è menys de sabuda è de consell de negú, lo senyor de la nau ò leny ho deu tot pagar del seu propi, que negú no y es tengut de res à metre, perçó, car ell ho haurá fet menys de-sabuda de tots aquells qui desus son dits. Emperó, si la nau ò leny será en algun dels sobredits lochs è haurá descarregat, è entre los mercaders è lo senyor de la nau será empres que l' senyor de la nau deia esperar los mercaders, è los mercaders que deian haver spatxat lo senyor de la nau, si donchs en aquell temps vendran aqui lenys armats, è lo senyor de la nau fará pati ab ells, perçó que ell no li façen mal, ò encara si li vendrá cas de ventura que s' perdrá la nau ò leny; en aquell pati ò en aquella perdua, que dins aquell temps, que l' senyor de la nau los deu esperar, será feta, no y son tenguts de res à metre, pus que ells hauran descarregat, si donchs no li volien fer alguna gracia. E si, per ventura, los dits mercaders no hauran espatxada aquella nau ò leny à aquell temps que empres ò promes hauran, è si passat aquell temps vendran aquí lenys armats, è lo senyor de la nau haurá à fer pati ò y perdrá la nau, los dits mer-

lieu où il le pouvoit, ne les engage point; et ils ne sont obligés à contribuer en rien, soit que tous se trouvassent à bord, soit qu'il n'y en eût qu'une partie, parce qu'il ne les aura pas consultés. Cependant, s'ils sont en un lieu où il ne puisse pas leur demander avis, et qu'il fasse la convention avec le conseil de tous ceux qui sont désignés ci-dessus, les marchands doivent contribuer comme il est dit.

Si le patron fait cette convention sans en donner connoissance aux marchands et sans le conseil des personnes ci-dessus désignées, il doit payer de ses propres deniers tout ce qu'il aura promis de sa seule autorité, sans l'aveu et le conseil de personne; et nul n'est obligé d'y contribuer, parce qu'il l'aura fait sans consulter ceux qui ont été indiqués.

Mais, si le navire se trouve en quelqu'un des lieux susdits, après avoir fait son déchargement, et qu'entre les marchands et le patron il ait été convenu que celui-ci doit attendre les marchands et qu'ils l'expédieront; si pendant ce temps arrivent des bâtimens armés et que le patron s'accommode avec eux afin qu'ils ne lui fassent aucun mal, ou bien s'il lui arrive quelque malheur et que le navire se perde (1), les marchands ne doivent point contribuer à la convention ou à la perte arrivée pendant le temps que le patron devoit les attendre, puisqu'ils auront déchargé, à moins qu'ils ne veuillent lui faire quelque grâce.

Si, par événement, les marchands n'ont pas expédié le navire pendant le temps convenu ou promis, et que, ce temps écoulé, arrivent des bâtimens armés, avec lesquels le patron soit obligé de faire convention, ou si le navire se perd (1), les marchands sont obligés d'exécuter cette convention ou de

(1) Boucher traduit, *qui fasse perdre le navire, dans le pacte comme dans la perte.* Je présente une traduction littérale; je crois qu'elle sera plus facile à comprendre que cette singulière version.

caders son tenguts de pagar aquell pati, ò aquella perdua, que l' senyor de la nau ò leny haurá feta per culpa d'ells, qui no l' hauran spatxat en aquell temps que entre ell è los mercaders era empres.

réparer la perte que le patron aura faite par leur faute; car ils ne l'ont pas expédié dans le temps convenu.

Capitol CLXXXVII [232].

De roba levada.

Si algun senyor de nau ò leny haurá carregat en algun loch de roba de mercaders, ò que tota sia de algun mercader particular, per anar descarregar en algun altre loch, lo qual loch on ell descarregar deurá será ia empres entre ell è los dits mercaders ò mercader; si será cas de ventura, que aquella nau ò leny se encontrará ab alguns lenys armats ò no armats de enemichs; si aquelles males gents, qui en aquells lenys armats ò no armats seran, li tolran ò se n' portaran la terça part de la roba, ò les dues parts, ò les tres, è no li leixaran sino tant solament la quarta part, ò mes ò menys; si com lo senyor de la nau ò leny sera iunt alla on devia descarregar aquella roba, que romasa li será, è encara aquella que tolta li será stada, si lo senyor de la nau ò leny se retendrá aquella roba que romasa li será, que no la vulla donar à aquells mercaders ò mercader qui rebre la deurá, si donchs ell ò ells no li paguen axí be lo nolit d'aquella roba que tolta li será, com de aquella que será romasa, è que ell haurá portada, lo senyor de la nau no ú pot fer ne deu ab iusta raó. Per qual raó? Perçó, car nengú mercader no es tengut de pagar nolit sino d'aytanta roba com lo senyor de la nau ò leny li deliurá en lo

Chapitre CLXXXVII [232] (1).

Des marchandises prises par des ennemis.

Lorsqu'un patron a chargé en quelque lieu les effets de plusieurs marchands, ou d'un seul, pour aller décharger dans un autre lieu convenu entre lui et ces marchands, s'il arrive par malheur que son navire rencontre quelques bâtimens armés ou non armés des ennemis, si les méchantes gens qui seront sur ces bâtimens lui enlèvent ou emportent le tiers (2), la moitié ou les trois quarts des marchandises, et ne lui laissent que le quart, plus ou moins, si, à son arrivée au lieu où il devoit décharger les marchandises dont il s'étoit chargé, le patron prétend n'être pas obligé de remettre les marchandises restées sur le navire, à moins que les marchands ne lui paient aussi le fret de celles qui lui ont été enlevées, il ne peut ni ne doit l'exiger justement.

Pour quelle raison? Parce que le marchand n'est obligé de payer de fret que pour les marchandises que le patron lui délivrera (3).

(1) Manuscrit, chap. CXCIV. *Si alcun senyor de nau ò de leny aurá carregat en algun loch de roba* [*de mercaders è s'encontrará ab alcuns lenys armats ò no armats*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 102. Trad. it. chap. CCXXIX. Voir Roccus, pag. 303; Targa, pag. 261, 302; Casaregis, disc. XXII. n. 45; Émérigon, t. I.er, pag. 223.

(2) Il est bien évident que le patron n'en est pas responsable; ce qui est conforme au fr. 2, § 3, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu.*

(3) Le fr. 15 du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati conducti*, et le chap. XXXII de la troisième partie de la compilation rhodienne, consacrent ce principe.

cas desus dit. Emperó, es axí à entendre, en tal cas com desus es dit, salvo emperó, que si los mercaders, qui aquella roba, axí com es desus dit, hauran mesa en aquella dita nau ò leny; si ell la agermanaran, ò si los dits mercaders eren en aquella nau ò leny, è quant hagueren vista d'aquells lenys armats la agermanaran, que si algun cas los esdevenia que la una roba fes à l'altra; si lo agermanament desus dit será fet, axí com damunt se conté, aquella roba que restaurada será, deu esser comptada ab aquella que será perduda per sou è per liura. E si lo senyor de la nau ò leny è los dits mercaders ò mercader, de qui será aquella roba desus dita, seran en guerra ò de guerra ab aquelles males gents qui aquella roba los hauran tolta, lo cors d'aquella nau ò d'aquell leny qui restaurat ò romas será, deu esser comptat per sou è per liura ab aquella roba que perduda será è ab aquella que será restaurada. E axí lo senyor de la nau ò leny deu haver aytant de nolit com per sou è per liura li esdevendrá, è de res als coses los dits mercaders ò mercader no li son tenguts. Emperó, si la roba no será stada agermanada, axí com desus es dit, la roba que restaurada será no es tenguda de aiudar à esmenar aquella que perduda será, ne encara los mercaders, qui la roba hauran perduda, no son tenguts de res à donar à aquell senyor d'aquella nau ò leny, à qui ells aquella roba que perduda será havien nolieiada, ni lo senyor de la nau ò leny à ells, si donchs los dits mercaders provar ò mostrar no poran que per culpa ò ab sentiment ò ab voluntat d'ell será feta aquella tolta ò aquella robaria. E si los dits mercaders provar ò mostrar ho poran, lo dit senyor de la nau los es tengut de tot à retre è esmenar sens tot contrast. E si los dits mercaders provar ne mostrar iustament no ú poran lo senyor de la nau ò leny no l's es de res tengut. Emperó, los

Mais il faut entendre cette décision de la manière suivante. Si les marchands par qui les effets ont été mis sur le navire, ainsi qu'il a été dit, ont consenti une association de risques, ou si ces marchands étant sur le navire et à la vue des bâtimens armés ont fait la convention qu'au cas où quelque malheur arriveroit, tous les effets répondroient les uns pour les autres, dans ce cas les effets sauvés doivent être comptés, avec ceux qui seront perdus, par sou et par livre.

Si le patron et les chargeurs étoient sujets d'un pays en guerre avec ceux qui ont pillé une partie des marchandises, le corps du navire qui sera sauvé doit contribuer par sou et par livre avec les marchandises perdues et celles qui ont été sauvées; et le patron doit recevoir son fret d'après cette répartition, sans que les marchands soient tenus à rien de plus.

Mais, s'il n'a pas été fait d'association de risques, ainsi qu'il a été dit, les marchandises restées ne sont point obligées de contribuer à l'indemnité des marchandises perdues; ceux à qui appartenoient les effets perdus ne doivent rien au patron pour le fret de ces derniers, et le patron ne leur doit rien aussi, à moins que les marchands ne prouvent que par sa faute, ou avec son consentement et par sa volonté, les effets ont été enlevés ou volés. Si les marchands peuvent faire cette preuve, le patron doit les payer ou les indemniser sans aucune contestation.

Mais, si les marchands ne peuvent faire cette preuve, le patron n'est point responsable envers eux; à leur tour, ils sont seulement obligés de donner et de payer tout le

dits mercaders ò mercader de qui será aquella roba que restaurada será, son tenguts de donar è pagar tot lo nolit d'aquella roba que restaurada será è de res als no. Emperó, si los dits mercaders seran en guerra ab aquelles males gents qui la roba los hauran tolta, è lo senyor de la nau ò leny ab les dites males gents en guerra no será, lo cors de la nau ò leny no deu esser comptat per sou ne per liura ab aquella roba que perduda será, si donchs axí com desus es dit, agermanat no será, que la una roba aiudas à l'altra, si cas de ventura hi vendrá; è los dits mercaders no sien tenguts de pagar nolit sino de la roba que romasa los será, axí com desus es dit. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny será ab aquelles males gents en guerra, è los dits mercaders ab ells en guerra no seran, lo cors de la nau ò leny sia tengut de metre per sou è per liura à esmenar aquella roba que perduda será; è lo nolit sia aytambe comptat per sou è per liura, axí be com lo cors de la nau ò del leny, è axí be à la roba restaurada com à la perduda, si algun agermanament hi haurá fet axí com desus es dit. E si entre ells agermanament fet no será, la una roba no deu esser tenguda à l'altra de esmena à fer, mas qui struch será, struch se romandrá; è lo senyor de la nau no deu haver nolit sino de la roba que restaurada será. E si lo senyor de la nau ò del leny menará los mariners à viatge, no l's es de res tengut à donar de lurs loguers, sino axí com ell guanyará del nolit. E si, per ventura, los mariners hi iran à mesos, lo senyor de la nau no es tengut de pagar, sino en aquella forma que ell guanyará del nolit. Per qual raó? Perçó, car à empatxament de males gents no esta algú salvo. Emperó, si los dits mariners, qui à mesos seran

fret des marchandises restées, et rien autre chose.

Si les marchands étoient sujets d'un pays en guerre avec ces méchantes gens qui leur ont enlevé les marchandises, et que le patron fût sujet d'un pays qui n'étoit pas en guerre avec eux, le corps du navire ne doit point contribuer par sou et par livre avec les marchandises perdues; à moins que, suivant qu'il a été dit, une convention de communauté de risques n'ait été faite pour le cas où un malheur arriveroit; et les marchands ne doivent que le fret des marchandises restées.

Mais, si le patron étoit sujet d'un pays en guerre avec ces méchantes gens, tandis que le pays dont les marchands sont sujets n'étoit pas en guerre avec eux, le corps du navire doit contribuer à l'indemnité des marchandises perdues; et le fret doit aussi être compté par sou et par livre, de même que le corps du navire, les marchandises restées et les marchandises perdues, lorsqu'il y a quelque convention faite, comme il a été dit. Mais, s'il n'est point intervenu de convention entre eux, les marchandises des uns ne doivent point indemniser celles des autres; celui qui sera malheureux doit souffrir seul son malheur (1), et le patron ne peut exiger que le fret des marchandises sauvées.

Le patron qui a enrôlé ses matelots moyennant une somme fixe pour tout le voyage, ne leur doit leurs salaires que jusqu'à concurrence du fret qu'il gagnera. Si, par événement, les matelots vont à tant par mois, le patron ne doit les payer qu'en proportion de ce qu'il gagnera de fret.

Pour quelle raison? Parce que personne n'est maître d'empêcher les attaques des méchantes gens. Mais, si les matelots enrôlés au mois sont convenus avec le patron qu'il

(1) Le Consulat reconnoît ici le véritable principe sur la contribution aux avaries, tel qu'on le trouve dans les fr. 1, 2 et 5 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu;* mais il suppose que les intéressés ont pu y déroger par une convention, de la manière prévue chap. CL [195] et suivans.

acordats hauran empres ab lo senyor de la nau ò leny que ell los deia pagar per quascun mes ço que ab ells empres lo iorn que ell los acordá, lo senyor de la nau ò leny los es tengut de pagar per aytants mesos com ells havien servit abans que aquella robaria fos feta, haia ell lo nolit ò no. Per qual raó? Perçó, car avinença lig venç. E si per ventura algun senyor de nau ò leny será aturat ò detengut per senyoria ò per males gents, en algun loch; si aquell loch on ell detengut será, es loch on ell ne puga donar paraula als mariners, sia que los dits mariners vagen à viatge ò que sien acordats à mesos, lo senyor de la nau ho deu fer, è no l's es tengut de res à donar de tot aquell temps que ell aquí haurá stat per raó d'aquell deteniment, que fet li será; perçó, que per culpa d'ell no romandrá que ell no anas à guanyar, si vedat no li era. Encara mes, que lo senyor de la nau ò leny assats hi pert, pus que hi pert la vianda è consuma sa nau ò son leny. Mas, emperó, si lo senyor de la nau ò leny será detengut en algun loch per empatxament de senyoria ò de males gents, si ell será en loch on ell pogues donar paraula als sobre dits mariners, è ell no la l's dará, ans los tendrá, è l's aturará ab si, ell los es tengut de pagar de tot aytant com ab ell estaran. Per que? Perçó, car si ell se volia, ell los poria è l's poguera haver donada paraula. E pusque ell no ú volgué, è l's volgué aturar è tenir ab si, es raó que l's deia pagar de tot aytant com ab ell estaran, salves emperó totes convinençes ò emprenimeuts que ell hagues empreses ab ells, com à ell se acordaren, è ell ab ells. E per les raons desus dites fon fet aquest capitol.

leur paiera tous les mois une somme déterminée le jour qu'il les a enrôlés, il doit les payer pour autant de mois qu'ils en avoient servi avant que ce vol eût été fait, quand même il ne recevroit pas de fret (1). Pour quelle raison? Parce que la convention décide la question.

Si un patron est arrêté ou détenu par la justice, ou par de méchantes gens, quelque part; si le lieu où il est détenu est un lieu d'où il puisse donner congé aux matelots, soit que ceux-ci soient enrôlés pour le voyage, soit qu'ils aient été loués au mois, le patron doit les congédier, et il n'est tenu de rien leur payer pour tout le temps qu'il sera resté à cause de cette détention, parce que ce ne sera pas sa faute s'il reste sans aller gagner, puisqu'il en est empêché par force majeure.

Encore, parce que le patron y perd assez, puisqu'il y perd les vivres et y consume son navire. Cependant, si le patron étant détenu par empêchement de la justice ou de méchantes gens dans un lieu où il puisse congédier les matelots, il ne le fait pas, et qu'au contraire il les retienne avec lui, il doit (2) leur payer tout ce dont ils étoient convenus.

Pour quelle raison? Parce que, s'il l'eût voulu, il pouvoit les congédier. Puisqu'il n'a pas voulu le faire, et qu'il les a gardés avec lui, il est juste qu'il les paie de tout ce qu'il leur avoit promis, sauf cependant les conventions ou accords qu'ils auroient pu faire en contractant.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (3).

(1) On trouve la même règle dans le chap. XCIV [139].
(2) Les éditions de 1517 et 1523 portent *ell no l's es tengut*; d'autres, *ell no l's es en nenguna manera tengut*, ce qui est un contre-sens.
(3) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CLXXXVIII [233].

De palanques, vasos ò arguens presos, ò logats.

Senyor de nau ò de leny qui pendrá ò logará palanques, ò vasos, ò arguens, à ops de sa nau ò de son leny à traure ó à varar; si los palanques, ò los vasos se trencaran, è si ell los haurá logats, no es tengut de esmena à fer, sino tan solament lo loguer que ab ell haurá empres, qui l's logá al senyor de la nau ò del leny. Emperó, es tengut de esmenar aquelles palanques ò aquelles vasos ò aquells arguens, qui à servey seu seran rots, à aquell de qui seran, sens tot contrast, si ell los haurá presos sens voluntat de aquell de qui son. E trenquense ò no s' trenquen, totavia sia pagat lo loguer que empres será ab ells, menys de tot contrast è de tot lagui.

Chapitre CLXXXVIII [233] (1).

Des leviers, vases ou grues pris ou loués.

Le patron qui prendra ou louera des leviers, ou vases, ou grues, afin de lancer ou de mettre à terre son navire, ne doit aucune indemnité pour la fracture de ces objets, s'il les a loués, mais seulement le prix du loyer convenu avec celui qui les lui a loués.

S'il les a pris sans le consentement du propriétaire, il lui doit indemnité pour ces leviers, vases ou grues, qui se seront fracturés à son service, sans pouvoir s'y refuser en aucune manière. Lors même que les objets loués se brisent, le propriétaire doit être payé du loyer convenu, sans aucune dispute ni délai.

Capitol CLXXXIX [234].

De patró qui prometrá de sperar als mercaders à dia cert.

Senyor de nau ò de leny qui nolieiará la sua nau ò lo seu leny à mercaders, è l' senyor de la nau prometrá als mercaders de esperar temps sabut là on la nau ò leny fará port, ell los es tengut de esperar lo dit temps que ab los mercaders haurá empres. E si ell se n' parteix ab la nau ò leny abans de aquell temps que entre lo senyor de la nau è los mercaders será empres, si los dits mercaders ne sostendran algun dan perçó com lo senyor de la nau ò del leny se n' será partit, abans del temps que entre ells será

Chapitre CLXXXIX [234] (2).

Du patron qui promettra d'attendre les marchands pour un jour fixe.

Le patron qui a frété son navire à des marchands avec promesse de les attendre un temps déterminé dans le lieu où le navire prendra port, doit les attendre tout le temps convenu.

S'il s'en va avec le navire avant l'expiration de ce temps, de manière que les marchands en souffrent quelque dommage, au moyen de ce que le patron est parti avant le temps convenu, il est tenu de les indemniser de tout le tort qu'ils ont ainsi éprouvé par sa faute.

(1) Manuscrit, chap. CXCV. *Senyor de nau ò de leny qui logará ò pendrá palanques, ò vases, ò arguens.* Capm. pag. 251. Trad. it. chap. CCXXX. On peut rapprocher ce chapitre des CLXI, CLXII, CLXIII et CCXXXII [206, 207, 208 et 277] qui traitent de matières analogues.

(2) Manuscrit, chap. CXCVI. *Senyor de nau ò de leny qui nolieiará la sua nau ò l'seu leny à mercaders* [*è l's prometrá sperar temps sert*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 106. Trad. it. chap. CCXXXI. Ce chapitre peut, sous plusieurs rapports, être rapproché des chap. XXXVIII [83] et suivans.

empres, lo senyor de la nau ò leny es tengut de esmenar als mercaders tot aquell dan que per culpa d'ell han sostengut. E si los mercaders no espatxaran lo senyor de la nau ò leny al temps que ells hauran empres ab ell, si lo senyor de la nau algun dan pendrá ò se n' crexerá de messió, los mercaders son tenguts de restituir tot lo dan è tota la messió, que per culpa d'ells haurá feta. Salvo emperó, que si lo senyor de la nau se temia de empatxament de senyoria ò de lenys armats de enemichs, ò era en loch que l's ne fes levar mal temps, si per aquestes condicions que desus son dites se n' partia ans que l' temps que entre ells será empres fos passat, lo senyor de la nau ò leny no es tengut als mercaders dels dans que ells ne sostenguessen, perçò, car no es culpa sua, ne los mercaders à ell, per aquella meteixa raó.

De même, si, les marchands n'expédiant pas le patron pour le temps convenu avec lui, il en souffre quelque dommage, ou augmente ses dépenses, ils doivent réparer tout le dommage et payer toute la dépense qu'il a faite par leur faute (1).

Néanmoins, si le patron craignoit d'être empêché par l'autorité locale, ou s'il avoit peur de bâtimens armés des ennemis, ou s'il se trouvoit en un lieu d'où le mauvais temps le forçât à partir, et si, par ces causes, il s'en alloit avant que le temps convenu fût écoulé, il n'est point tenu d'indemniser les marchands des dommages qui en résulteroient pour eux, car ce n'est pas par sa faute; et par la même raison ceux-ci ne lui doivent aussi aucune indemnité.

Capitol CXC [235].

De espatxament de nau promes à dia cert.

Mercaders qui nolieiaran nau, è prometran al senyor de la nau ò leny, que ells lo hauran espatxat à dia cert, è aquella convinença será feta ab carta ò ab testimonis ò será scrita en lo cartolari de la nau ò leny, ò n' será donada palmada entre lo senyor de la nau è los mercaders, ò n' será posada alguna pena, si los dits mercaders, à aquell temps no hauran espatxada la nau ò leny, si lo senyor de la nau se volrá, los pot demanar aquella pena, que entre ells empresa será posada. E si entre lo senyor de la nau è los mercaders pena alguna posada no será, lo senyor de la nau pot demanar als mercaders tota la messió que per culpa

Chapitre CXC [235] (2).

De l'expédition d'un navire promise pour un jour déterminé.

Lorsque des marchands auront affrété un navire et promis au patron de l'expédier pour un jour déterminé, que cette convention aura été faite par écrit ou devant témoins, ou qu'elle aura été écrite sur le registre du navire, ou que le patron et les marchands se seront donné la main, ou auront stipulé quelque dédit, s'ils n'ont pas expédié le navire pour cette époque, le patron peut exiger le dédit convenu entre eux.

S'il n'y a pas eu de dédit convenu, le patron peut demander aux marchands tous les frais qu'il a faits par leur faute, à moins toutefois qu'ils n'aient été empêchés par

(1) Cette disposition a été empruntée des chap. XX et XXIV de la troisième partie de la compilation rhodienne, et de l'article 22 des Rôles d'Oléron.

(2) Manuscrit, chap. CXCVII. *Mercaders qui noliejaran nau ò leny, è prometran al senyor de la nau* [*averlo espetxat dia sert*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 107. Trad. it. CCXXXII.

d'ells haurá feta, salvo emperó que si l's ho havia tolt ò vedat empatxament de Deu ò de mar, è que per culpa d'ells no fos romas, ells no son tenguts de pagar al senyor de la nau aquella pena que desus es dita, è que entre ells será stada empresa, ne encara messió que l' senyor de la nau ne hagues feta en aquella meteixa manera. Si donchs à aquell temps que será empres entre lo dit senyor de la nau è los mercaders, vendrá empatxament de senyoria, que ells no gosen carregar ne anar en algun loch, ò encara mes que no gosassen res traure de la terra, los mercaders no son tenguts de res à donar al senyor de la nau pus que no es lur culpa. Mas emperó, si ultra lo dit temps que l's mercaders hauran empres ab lo senyor de la nau, vendrá impediment de senyoria, è los mercaders per lur culpa no haguessen spatxat lo senyor de la nau, los mercaders son tenguts de pagar la pena que entre ells es empresa, è posada será. E si entre ells pena alguna mésa ne posada no será, los mercaders son tenguts de retre è donar tota la messió que l' senyor de la nau haurá fet aper culpa d'ells; encara mes, tot lo dan è tot lo interes que l' senyor de la nau haurá sostengut è sostendrá: salvo emperó que aquell dan, è aquell interes deu esser més en mesura è en vista, è en coneguda de dos bons homens, qui be è diligentment sien è sapien de la art de la mar. E aquells dos bons homens deuen en tal guisa temprar aquell dan è aquell interes, que l' senyor de la nau haurá sostengut per culpa dels mercaders; que lo senyor de la nau ne los mercaders no y sien malcaents, è en guisa è en manera que l' senyor de la nau è los mercaders romanguen en amistat è en benevolença. E si lo senyor de la nau guanyará res de nolit, ell es tengut de donar als mariners per lur loguer, en aquella forma que ell guanyará de nolit. Emperó, qualsevulla pati que

force majeure ou de la mer, ou que le retard ne leur soit point imputable; auquel cas ils ne sont point obligés de payer au patron la peine du dédit convenu entre eux, ni même les frais qu'il auroit faits.

Si, pendant le temps convenu entre le patron et les marchands, il arrive quelque empêchement de justice, tel qu'ils n'osent charger ni aller en quelque lieu, ou encore s'ils n'osent rien exporter du pays, les marchands ne doivent rien payer au patron parce que ce n'est pas leur faute. Mais, si cet empêchement n'arrive qu'après le terme dont les marchands étoient convenus avec le patron et qu'ils ne l'aient pas expédié par leur faute, ils sont obligés de payer la peine convenue.

S'il n'en avoit pas été convenu, ils sont obligés de rendre et de payer tous les frais que le patron aura faits par leur faute, et de plus tous les dommages et intérêts qu'il justifiera lui être dus; lesquels dommages et intérêts doivent être estimés, vus et reconnus par deux prud'hommes bien instruits dans l'art de la mer.

Ces deux prud'hommes doivent calculer les dommages-intérêts dus au patron par la faute des marchands, de manière qu'il ne soit fait de tort ni à l'un ni à l'autre et qu'ils continuent d'être en bonne intelligence. Si le patron gagne quelque fret, il doit payer aux matelots leur salaire en proportion de ce qu'il gagnera.

Mais, quelque convention que le patron



l' senyor de la nau fará ab los mercaders en aquell pati meteix deuen esser los mariners. E en aquella meteixa manera, que desus es dita, es tengut è obligat lo senyor de la nau ò leny als mercaders que ľs prometrá de esser espatxat à dia cert, è per culpa d'ell romandrá. E si los mariners van à loguer, lo senyor de la nau no ľs es tengut de res à donar, perçó, car lo senyor de la nau no haurá empres ab ells quant será espatxat ne quant no. Mas, si los mariners seran acordats à mesos, lo senyor de la nau los es tengut tot en axí com entre ell è los mariners será empres lo iorn que ell los acorda. E los nostres antecessors qui primerament començaren anar per lo mon veeren è conegueren que aquell dan que entre los mercaders è los senyors de les naus poria esser, que sia més en coneguda è en egualtat per los bons homens de la mar, perçó car negú no sab ne pot saber ia aquell destrich ò aquell empediment, si será per son prou ó per son dan; perque es bona la cominalesa è la egualtat è lo temprament dels bons homens. E fon fet perçó aquest capitol : car si mercaders no eren, no calria à algú fer nau ne leny; ne si les naus no fossen, no seria tan bon hom mercader com es : perque los mercaders deuen soffrir è passar ab los senyors de les naus, è los senyors de les naus son encara mes tenguts de soffrir è de sostenir als mercaders, mes que los mercaders no son als senyors de les naus, per moltes raons, les quals no cal ara à nos dir ne recapitular, percó, car quascú es tan cert è tan savi, que les veu è les coneix; perque ara no les nos cal recapitular. E si, per ventura, algú n' y ha, qui sia tan negligent que no les sapia, demanles à aquells, qui li será semblant, que les deian saber mils que ell.

fasse avec les marchands, les matelots doivent la subir (1). Le patron est obligé, comme il vient d'être dit, envers les marchands auxquels il aura promis d'être prêt pour un jour convenu, si c'est par sa faute qu'il reste.

Si les matelots vont à loyer, le patron ne leur doit rien, parce qu'il n'a pas fait avec eux la convention de partir un jour déterminé; mais si les matelots sont enrôlés au mois, le patron leur doit tout ce dont il est convenu avec eux le jour qu'il les a enrôlés.

Nos anciens navigateurs, prévoyant que dans ces différens cas les marchands ou le patron pouvoient éprouver des dommages, ont réglé que l'appréciation devoit en être soumise au jugement et à l'estimation des prud'hommes de la mer, parce que personne ne sait ni ne peut savoir si l'empêchement sera à son profit ou à son dommage, et que le meilleur parti à prendre est de s'en tenir à l'arbitrage (2), à l'appréciation et à la prudence des prud'hommes.

C'est pourquoi ce chapitre a été fait : car, s'il n'y avoit pas de marchands, personne ne seroit dans le cas de faire des navires; de même, s'il n'y avoit point de navires, il n'y auroit pas autant de bons marchands qu'il y en a : c'est pourquoi les marchands doivent souffrir et supporter quelque chose du patron, et les patrons sont encore plus obligés à souffrir et supporter quelque chose des marchands, par beaucoup de raisons qu'il n'est pas nécessaire de dire ni de récapituler à présent, chacun étant assez instruit pour les voir et les connoître; pourquoi il est inutile de les récapituler. Si, par événement, il y a quelqu'un qui soit assez négligent pour les ignorer, qu'il s'en informe auprès de celui qui lui paroîtra devoir en être plus instruit que lui.

(1) Voir sur cette règle, souvent rappelée dans le Consulat, la note 1 de la page 163.

(2) Boucher traduit *cominalesa* par *commisération;* mais *commisération,* qui n'auroit ici aucun sens, s'exprime en catalan par *commiseració*. Au contraire, *cominalesa,* qui ne se trouve pas, il est vrai, dans les dictionnaires, vient de *cominal;* signifiant *commun,* et peut très-bien être traduit par *arbitrage*.

Capitol CXCI [236].

De nau qui stibará de gerram.

Nau ò leny qui stibará de gerram, los mercaders son tenguts de donar homens qui stiben la nau ò leny, ab que sien en loch on ne puguen trobar per diners. E si son en loch on no n' puguen trobar per diners, los mercaders se deuen avenir ab los mariners, è l's mariners deuen ho fer. E los mercaders deuen los pagar à coneguda del notxer; è lo notxer deu fer en guisa è en manera, que l's mariners sien ben pagats de lur maltret, en tal guisa que l's mercaders no sien malcaents, è açó deu esser posat en fé del notxer; que lo notxer así es posat com à balança de tenir veritat è de ferma dretura, axí be als mercaders com al senyor de la nau è als mariners, è à tot hom qui en la nau sia ò vage, que no s' deu mes tenir ab los uns que ab los altres; è si ho fa esne periur, è si provat li será, ell no seria cregut per nengun temps de sagrament que ell fes. Emperó, si lo senyor de la nau prometrá, ò empendrá ab los mercaders que fará stibar la nau, los mercaders no son tenguts de logar stibadors, mas lo senyor de la nau se n' deu avenir ab los mariners, si los mariners se volen, è pagar à ells, axí com desus es dit. Mas, si los mariners volran fer gracia al senyor de la nau, deu los ho regoneixer à coneguda del notxer en guisa que los mariners ne sien pagats.

Chapitre CXCI [236] (1).

Du navire qui chargera des jarres.

Lorsque le navire se charge de jarres, les marchands sont obligés de donner des hommes pour estiver ce navire, s'ils sont en un lieu où ils puissent en trouver moyennant de l'argent. S'ils sont en un lieu où ils ne puissent en trouver pour de l'argent, ils doivent s'entendre avec les matelots, et ceux-ci doivent le faire (2). Les marchands doivent payer d'après l'appréciation du contre-maître, et le contre-maître doit agir de manière que les matelots soient bien payés de leur travail, et que les marchands n'en soient point lésés; ce qui doit être fait au jugement du contre-maître : car le contre-maître est placé dans le navire comme une balance, pour maintenir la justice à l'égard des marchands, du patron, des matelots et de tout homme qui est ou va sur le navire; il ne doit pencher pour les uns ni pour les autres : s'il le fait, il est parjure; et, si cela est prouvé, on ne croira plus à aucun serment qu'il fera.

Si le patron promet aux marchands de faire estiver le navire, ils ne sont point tenus de louer des estiveurs : mais le patron doit s'entendre avec les matelots; et s'ils y consentent, il doit les payer de la manière qui vient d'être dite.

Mais, si les matelots veulent faire grâce au patron, celui-ci doit les récompenser d'après la décision du contre-maître, de manière qu'ils soient satisfaits.

Capitol CXCII [237].

Si gerra se trencará en nau.

Si algun senyor de nau ò leny haurá

Chapitre CXCII [237] (3).

Du cas où des jarres se brisent à bord.

Lorsqu'un patron aura frété son navire à

(1) Manuscrit, chap. CXCVIII. *Nau hò leny qui stibará de gerram, los mercaders son tenguts.* Capm. pag. 145. Trad. it. chap. CCXXXIII. Voir Émérigon, t. II, pag. 454.

(2) On a déjà vu cette disposition dans les chap. XXVIII et XXIX [73 et 74].

(3) Manuscrit, chap. CXCIX. *Si algun senyor de nau ò de leny aurá noliejada la sua nau* [*è carregará de gerram*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 146. Trad. it. chap. CCXXXIV. Voir Valin, t. I.er, pag. 638; Émérigon, t. I.er, pag. 377. Le principe de ce chapitre est dans l'article 11 des Rôles d'Oléron.

nolieiada la sua nau ò leny à alguns mercaders, è los dits mercaders carregaran aquella nau ò leny que ells nolieiada hauran, si ells carregaran de gerram, è los dits mercaders hauran lurs stibadors, qui per ells stiben aquella nau ò leny, que ells hauran nolieiat, sia que aquells stibadors qui per ells stibaran, è ells hi hauran mésos per lo lur gerram à stibar, sia que aquells stibadors ho stiben be ò no, si gerram algú ò gerres s'y trencaran ò s'y rompran ò s'y consentiran, lo senyor de la nau ò del leny no sia tengut de alguna esmena à fer, pusque per culpa d'ell no será fet. Mas, los mercaders de qui aquell gerram será, sien tenguts de donar à aquell senyor d'aquella nau ò leny tot aquell nolit que promes li hauran de donar per quascuna gerra; emperó, es axí à entendre, que l' senyor de la nau ò leny puga retre ò mostrar los tests, en testimoni de aquella gerra ò gerres, que rotes ò trencades seran, sens tot contrast. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny fará stibar aquell gerram, è los stibadors que y metrá, stibaran be è suficientment è sens culpa del stibar que ells hauran fet, gerra ò gerres s'y rompran, lo senyor de la nau no es tengut de fer esmena à aquell mercader de qui seran, sino tan solament que no n' deu haver nolit. E per qual raó no li es tengut que li esmen lo dan que l' mercader ne sostendrá? Per aquesta raó, car algú no deu creure, ne encara en ver poria metre que algun senyor de nau ò leny fos pagat, ne sia, que algun mercader perda ne faça son dan en la sua nau ò leny per culpa d'ell, ne per res que ell fer hi puga. Emperó, si los mercaders provar ò mostrar poran que per culpa del senyor de la nau ò dels stiba-

quelques marchands pour y faire un chargement, s'ils chargent des jarres et emploient des estiveurs de leur choix pour estiver ces jarres, soit que les estiveurs estivent bien ou mal, si une ou plusieurs jarres se brisent ou se fêlent, le patron n'est tenu d'aucune indemnité (1), puisque l'accident n'est pas arrivé par sa faute.

Toutefois, les marchands à qui appartiendront ces jarres doivent payer au patron tout le fret (2) qu'ils lui auront promis pour chaque jarre; mais il faut entendre cela en ce sens, que le patron devra rendre ou montrer les morceaux en témoignage de ce que ces jarres ont été rompues ou fêlées sans sa faute. Au contraire, si le patron fait estiver ces jarres, que les estiveurs qu'il emploiera estivent bien et suffisamment et sans faute de leur part, que cependant quelque jarre se brise, le patron ne doit point indemniser le marchand; mais aussi il ne doit point en exiger le fret.

Pour quelle raison ne doit-il point indemniser le marchand du dommage qu'il souffre? Parce que personne ne peut croire ni même prétendre qu'un patron soit content de ce qu'un marchand perdroit quelque chose ou souffriroit du dommage sur son navire par sa faute ou par un fait qu'il a pu empêcher.

Mais, si les marchands peuvent montrer ou prouver que, par faute du patron ou des estiveurs que celui-ci a employés, des jarres

(1) On trouve des dispositions analogues dans le chap. XXVII [72].

(2) On trouve des dispositions analogues dans le chap. CLX [205], relativement à des chargemens de vins. Ce principe est conforme au fr. 10, pr., du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*.

dors, que ell hi haurá mésos, s'y rompran gerra ò gerres, ell es tengut de esmena à fer à aquells mercaders de qui seran. Per que senyor de nau ò leny no deu stibar, ne fer stibar sa nau ò leny de gerram, si los mercaders ò hom per ells no y eren presents al stibar, perçó que dan no li n' puga tornar. Emperó, si al stibar del gerram haurá mercaders ò algun hom per ells qui veia al stibar, si gerra ò gerres s'y rompran, lo senyor de la nau no es tengut de alguna esmena à fer, ne encara los mercaders no li deuen, ne li poden lo nolit tolre per neguna raó, pusque ells ò hom per ells, hi seran stats al stibar. Emperó, si al carregar ò stibar se trencará gerra alguna, los mercaders no sien tenguts de donarne nolit al senyor de la nau; mas emperó, si s' trencaran al descarregar, los dits mercaders son tenguts de donarne nolit al senyor de la nau ò leny. E perçó que desus es dit son fet aquest capitol.

se sont brisées, il est obligé d'indemniser ceux à qui elles appartenoient. Par ces raisons, le patron ne doit point estiver ni faire estiver des jarres dans son navire, si les marchands ou un homme pour eux n'y sont présens, afin qu'il ne puisse en éprouver aucun dommage.

Mais si, au moment d'estiver les jarres, il y a des marchands ou quelque homme pour eux qui soit présent, et qu'une jarre ou des jarres se brisent, le patron ne doit aucune indemnité, et même les marchands ne peuvent refuser de lui payer le fret par la raison qu'ils ou quelqu'un pour eux ont été présens à l'estivage. Mais si, au moment de charger ou d'estiver, quelque jarre se brise, les marchands n'en doivent point le fret au patron; si au contraire elle se brise pendant la décharge, ils sont obligés d'en payer le fret.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (1).

Capitol CXCIII [238].

Si mariners se n' menaran la nau sens voluntat del senyor.

Senyor de nau ò leny qui haurá nolieiada la sua nau per anar descarregar en algun loch, è com lo dit senyor de la nau será en lo dit loch on ell deurá descarregar, ell deu descarregar sa nau. E quant la nau será descarregada, ell se deu espatxar com mils pusca, en cercar lo profit de la nau, perçó, que ell pusca donar guany à si meteix è à sos personers; è los mariners deuenlo sperar, que no l' deuen congoxar, ell pagant à ells aquell loguer que ab ells haurá empres, tro fins que ell sia espatxat. E si los mariners per desalt que haguessen

Chapitre CXCIII [238] (2).

Du cas où des matelots emmenent le navire sans le consentement du patron.

Lorsqu'un patron aura frété son navire pour aller décharger en quelque lieu, dès qu'il sera arrivé à sa destination, il doit décharger ce navire. Quand il l'aura déchargé, il doit se hâter le plus qu'il pourra pour chercher le profit du navire, afin de procurer du gain à lui-même et à ses actionnaires : les matelots doivent l'attendre et ne point le presser, pourvu qu'il leur paie le salaire dont ils seront convenus jusqu'à ce qu'il reparte.

Si les matelots, par la haine qu'ils porteroient à leur patron, s'en alloient du lieu

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. cc. *Senyor de nau ò de leny qui aurá noliejada la sua nau, ò l' seu leny* [*è la companya li levará la nau*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm pag. 72. Trad. it. chap. CCXXXV. On trouve une disposition analogue dans le chap. VIII de la III.e partie de la compilation rhodienne.

del senyor de la nau, se levaran d'aquell loch on hauran descarregat, è se n' menaran la nau ò leny, menys de voluntat ò de sabuda del senyor, qui en terra será; los mariners qui açó cometran ò faran, no deuen haver dret en haver ne en persona ne en res que ells haien; è lo senyor de la nau pot los metre en ferres è metre en poder de la senyoria è fer demanda contra ells, tot en axí com aquells qui desconeixen lur senyor è l' desposseexen de sa senyoria : axí es à entendre que la nau sia en terra de amichs è en loch menys de perill. Encara, son tenguts de mes los mariners qui açò faran ò consentiran, de retre è de esmenar tot lo dan è tot lo greuge è tot lo interes que l' senyor de la nau haurá sostengut; è lo senyor de la nau sia cregut per sa simpla è plana paraula. E los mariners, qui açó hauran fet ò consentit, deuen tant star en la presó tro fins que haien satisfet al senyor de la nau, ò que s' sien avenguts ab ell, à la sua voluntat. E son fet perçó aquest capitol, que mariners no se n' deuen menar nau ne leny, si be lo senyor de la nau los fará algun tort, mas deuen se n' anar à la senyoria on seran è clamarse del tort, que à ells será semblant que ell los faça; que no seria ben fet, que qualque hora que fos semblant als mariners que l' senyor de la nau los faes algun tort, ò l's tengues en algun loch ultra lur voluntat, que ells se n' poguessen la nau ò leny menar en que ells serien. E per aquesta raó es hi posada la pena desusdita.

où l'on a déchargé et emmeneient le navire sans la volonté et la connoissance de ce dernier qui seroit à terre, les coupables de ce délit perdront tous leurs droits sur le navire, leurs pacotilles et tout ce qu'ils auront; le patron peut les mettre aux fers, les déposer entre les mains de la justice et porter plainte contre eux, de même qu'on a droit d'agir contre ceux qui méconnoissent leur patron et le dépossèdent de son commandement : il est bien entendu que cela n'est applicable qu'au cas où le navire est en pays d'amis et en un lieu hors de péril.

De plus, les matelots qui commettront un tel délit ou y consentiront, sont obligés à payer et réparer le dommage, le préjudice et toute la perte soufferts par le patron, lequel doit être cru sur sa simple parole. Les matelots qui auront commis ce délit ou y auront consenti, doivent rester en prison jusqu'à ce qu'ils aient satisfait le patron, ou qu'ils se soient accordés avec lui à sa volonté.

Voici pourquoi a été fait ce chapitre : les matelots ne doivent point emmener le navire, quand même le patron leur feroit quelque injustice; mais ils doivent se présenter à la justice du lieu où ils seront, et réclamer contre le tort qu'ils prétendront avoir éprouvé : car il ne seroit pas bien qu'à tout moment où les matelots s'imagineroient que le patron leur a fait quelque injustice, ou qu'il les retient en quelque lieu contre leur volonté, il leur fût libre d'emmener le navire sur lequel ils sont.

Par cette raison on a prononcé la peine ci-dessus dite.

Capitol CXCIV [239].

Del comprar de les vitualles è coses necessaries à la nau.

Senyor de nau ò leny qui haurá nolieia-

Chapitre CXCIV [239] (1).

De l'achat des vivres et des choses nécessaires au navire.

Le patron qui aura frété son navire pour

(1) Manuscrit, chap. CCI. *Senyor de nau ò de leny qui aurá noliejada la sua nau ò l' seu leny, è aurá mester diners per espatxar la nau [è los personers no volran mestrer, que pot manlevar].* Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 296. Trad. it. chap. CCXXXVI. Voir Targa, pag. 26; Casaregis, disc. LXXI, n. 24; Émérigon, t. II, pag. 431 et 454.

da la sau nau ò lo seu leny, per anar à guanyar en algunes parts, ell deu fer comprar al scrivá vianda è companatge totes è les altres coses que sien necessaries à la nau ò leny; salvo emperó, que si la nau haurá mester exarcia, que la deu comprar lo senyor de la nau ab lo dit scrivá. E quant haurá comprat è fet compliment de companatge è de totes coses que sien à necessari de la nau, è l' senyor haurá comprada aquella exarcia que necessari será de la nau; emperó, si lo senyor de la nau será en loch que y sien personers ell los deu demanar de aquella exarcia, ans que la compre. E si los personers no ú volen, è lo senyor de la nau coneixerá que aquella exarcia sia ops è necessaria à la nau, ell la pot ben comprar, que no deu star per los personers, perçó, car personers romanen per ventura sals en terra, è ab que ells haguessen diners, anas qui s'volgues à ventura de la mar. E per aquesta raó los personers no y deuen contrastar à aquella exarcia que no s'compre, pus que l' senyor de la nau veia que à la nau sia gran necessari, que si la nau era menys de aquella exarcia, ella navegaria à gran condició, è lo senyor de la nau poria esser repres dels mercaders : è per aquesta raó no y poden res contrastar. E si lo senyor de la nau tendrá algun comú de la nau, ell deu pagar la companya è la exarcia que ell haurá comprada; è si lo senyor de la nau no té algun comú de la nau, ell deu comptar è sumar ab l' escrivá tot quant costa la companya, è tot ço que l'escrivá haurá comprat, è açó que costará la exarcia, que l' senyor de la nau haurá comprada. E com lo senyor de la nau è l'escrivá ho auran comptat è sumat, l' escrivá deu anar à quascun personer è dir, que l's deian pagar tot ço que à quascú vendrá per la sua part; è si l' personers ne volien oir compte,

aller gagner en quelque lieu, doit faire acheter par l'écrivain les vivres et toutes les autres choses qui seront nécessaires. Cependant, si le navire a besoin d'apparaux, le patron doit les acheter de concert avec l'écrivain. Quand il aura acheté et complété la provision de vivres et de toutes les choses nécessaires au navire, le patron doit acheter les apparaux dont on a besoin à bord; mais, s'il est dans un lieu où il y ait des actionnaires, il doit demander leur permission pour acheter les apparaux (1).

Si les actionnaires s'y refusent, le patron qui saura que ces apparaux manquent et sont nécessaires au navire, peut les acheter et ne doit pas être arrêté par le refus des actionnaires, parce que ceux-ci restent peut-être en sûreté à terre; et pourvu qu'ils aient de l'argent, peu leur importe qui sera exposé aux hasards de la mer. Par cette raison les actionnaires ne doivent pas s'opposer à ce que les apparaux soient achetés, puisque le patron a reconnu qu'ils étoient indispensables; car, si le navire manquoit de ces apparaux, il courroit de grands dangers, et le patron pourroit être réprimandé par les marchands : par cette raison, les actionnaires ne peuvent s'opposer à cet achat.

Si le patron a quelques fonds communs du navire, il doit payer les matelots (2) et les apparaux qu'il aura achetés; et s'il n'a point de fonds communs du navire, il doit compter et régler avec l'écrivain tout ce qui sera dû aux matelots, tout ce que l'écrivain aura acheté et ce que coûteront les apparaux que lui-même aura achetés. Lorsque le patron et l'écrivain auront fait ce compte et fixé le montant, l'écrivain doit aller trouver les actionnaires et leur dire qu'ils doivent payer, chacun ce qu'il doit proportionnellement à son intérêt; et si les actionnaires veulent connoître ce compte, l'écrivain est obligé de le leur mettre sous les yeux. Quand

(1) On trouve ici le développement d'un principe exprimé en très-peu de mots dans le chap. XIII [58].

(2) Boucher traduit *la companya* par *les gens*, et, dans une note, dit que par ce mot il faut entendre ceux de qui le patron a emprunté. C'est une erreur; il s'agit des matelots, *la companya*, suivant le texte.

l'escrivá los n'es tengut. E com los personers hauran oit compte del scrivá, ells son tenguts de donar al scrivá tot ço que à quascú vendrá per la part que haurá en la nau. E si haurá algun personer qui no volrá pagar, ço que à ell ne vendrá per la sua part è contrastará, è lo senyor de la nau ho haurá à manlevar, perçó car aquell personer no haurá volgut pagar, de la part que aquell personer haurá en la nau se deu pagar aquell deute, è tot lo guany que l' senyor de la nau promes à aquell qui prestat lo y haurá, si tota aquella part se n' sabia consumar que aquell personer haurá en la nau; perçó, car per culpa d'ell se será feta aquella manlenta. E si venia cas que la nau se perdes, è que la manleuta no fos pagada, los bens d'aquell personer s'y haurien à parar à aquell deute à pagar, per ço, car ab sabuda è per culpa d'ell se seria feta aquella dita manleuta. Mas empero, si lo senyor de la nau será en loch on no haurá personers, ne lo senyor de la nau tendrá comú de la nau, è ell fará manleutar per les raons que desus son dites; tot lo cominal de la nau ho ha à pagar, que personer algú no y pot contrastar. Emperó, si abans que aquella manleuta, que desus es dita sia pagada, si la nau se perdrá, per-

les actionnaires auront entendu le compte de l'écrivain, chacun doit payer son contingent en proportion de son intérêt dans le navire.

S'il se trouve quelque actionnaire qui ne veuille pas payer ce qu'il devra pour sa part, et qui dispute, le patron doit l'emprunter, puisque cet actionnaire n'a pas voulu payer; la part que celui-ci a dans le navire doit servir à acquitter le capital emprunté et les intérêts que le patron aura promis aux prêteurs, quand même la totalité de cette part devroit y être employée, parce que c'est par sa faute s'il a fallu recourir à cet emprunt. S'il arrivoit que le navire se perdît et que l'emprunt ne fût pas payé, les biens de cet actionnaire seroient obligés à cette dette, parce qu'elle auroit été contractée avec sa connoissance et par sa faute.

Cependant, si le patron se trouve en un lieu où n'y ait point d'actionnaires, et que, n'ayant point de fonds communs du navire, il emprunte pour les causes expliquées ci-dessus, toute la masse du navire doit payer l'emprunt, et aucun actionnaire ne peut s'y refuser (1).

Mais, si le navire se perd avant que l'emprunt ait été remboursé, aucun actionnaire n'est obligé de rien payer (2) à celui qui aura

(1) Ce principe est emprunté du fr. 7 du titre 1 du livre XIV du Digeste, *De exercitoria actione.*

(2) Faut-il tirer de ces mots la conséquence qu'il s'agit ici de l'emprunt à la grosse, à la différence du cas prévu quelques lignes plus haut? On peut l'induire de la circonstance que la perte du navire libérera les actionnaires, et surtout de la réflexion qui suit, *que ce prêteur prenne donc garde* COMMENT *il prêtera.* Mais alors, dira-t-on, pourquoi une différence entre deux cas où le Consulat emploie les mêmes expressions pour qualifier l'emprunt? On peut, dans le système que le Consulat parle ici du prêt à la grosse, supposer que la faculté d'emprunter ainsi étoit limitée au cas où le patron se trouvoit éloigné de ses commettans ou associés. En admettant cette hypothèse, on expliqueroit la contradiction apparente des deux dispositions de ce chapitre. Dans la première, l'actionnaire refusant est présent; la dépense est jugée nécessaire; le patron qui emprunte pour lui et malgré lui emprunte purement et simplement; la perte du navire ne libérera pas cet actionnaire. Dans le second cas, le patron est éloigné; il est chargé d'agir au mieux des intérêts de ses commettans; il emprunte, mais à la grosse, et la perte du navire libérera les actionnaires. Si l'on suppose que dans l'un et l'autre cas il n'est question que d'un emprunt ordinaire, et que ce chapitre du Consulat n'indique point de traces du prêt à la grosse, on peut dire que, dans le premier cas, le patron fait ce que l'actionnaire est jugé avoir dû faire, puisqu'il étoit présent; que la nécessité de la dépense lui a été notifiée, qu'il ne l'a pas niée, ou que, s'il l'a niée, sa contestation a été jugée mal fondée; qu'il a consenti à ce que le navire fût frété, et que, voulant la fin, il doit vouloir les moyens; que, si le patron emprunte pour lui, il est tenu comme s'il avoit emprunté lui-même : que, dans le second cas, il y a simplement présomption contre les actionnaires éloignés du patron, qui ne peut les consulter; que sans doute le patron a le pouvoir d'agir pour le mieux, mais que les actionnaires ont la faculté de se libérer par l'abandon du navire, et que le prêteur, connoissant la loi, ne peut se plaindre.

soner algú no n'es tengut de res à retre à aquell qui prestat hi haurá pus que la nau será rota è perduda. Guartse aquell iu com prestará, ne com no, que l' personer assats hi pert, pus que la sua part hi pert. E axí per la raó desusdita lo prestador no pot res demanar à aquells qui havien part en la nau : per que ell se guart com prestará la sua moneda, ne com no, que com la nau será rota, los personers no son tenguts de res à metre en aquella nau. Emperó, si la nau será en algun loch, è aquell prestador se volrá pagar del prestech que ell fet haurá : si lo senyor de la nau haurá diners seus ò d'altre, ò ell tendrá algun comú de la nau, ell es tengut de pagar aquell prestador, è encontinent tornar la nau als personers, è comptar ab ells del guany è de la perdua que ell fet haurá : è si guanya, ell es tengut de donar part d'aquell guany à quascun personer, segons que haurá part, è deu esser partit lo guany per lo cominal dels personers. E si guany no y haurá è y haurá perdua, quascun personer es tengut de retre è de donar al senyor de la nau, tant com à ell ne vendrá per la sua part; que raó es que qui part vol haver del guany, que part deia haver de la perdua. E si lo senyor de la nau no haurá diners de si, ne d'altre, ne la nau no haurá guanyat, ne ell no tendrá algun comú de la nau, è l' prestador fará vendre la nau, è com la nau será venuda è l' prestador será pagat, si de la venda de la nau sobrará alguna cosa, lo senyor de la nau es tengut de venir en aquell loch on seran los personers, è de donar lur part de tot ço que de la venda de la nau sobrará. E si lo senyor de la nau haurá haguda à vendre la nau, per les raons que desus son dites, personer algú no li pot fer demanda; si donchs los personers no li poden provar lo contrari, que aquella manleuta, per

prêté, puisque le navire sera brisé et perdu. Que ce prêteur prenne donc bien garde comment il prêtera; car l'actionnaire y perd assez, puisqu'il y perd sa part. Ainsi, par cette raison, le prêteur ne peut rien demander aux copropriétaires du navire, parce qu'il doit prendre garde comment il prêtera, et que, lorsque le navire est brisé, les actionnaires ne doivent rien payer.

Mais si, le navire se trouvant en quelque lieu où le prêteur voudra se faire payer du prêt qu'il a fait, le patron a de l'argent propre ou appartenant à d'autres, ou quelques fonds communs du navire, il doit payer ce prêteur, et de suite rendre le navire aux actionnaires, en comptant avec eux du gain et de la perte qu'il aura faits; s'il a gagné, il doit faire part de ce gain à chacun des actionnaires, selon sa portion d'intérêt; et ainsi le gain doit être divisé entre tous les actionnaires. S'il n'y a point de gain, mais de la perte, chaque actionnaire doit rendre au patron en proportion de sa part; car il est juste que celui qui veut profiter du gain participe aussi à la perte.

Si le patron n'a pas d'argent propre ni appartenant à d'autres, que le navire n'ait rien gagné, et qu'il n'y ait aucun fonds commun du navire, de manière que le prêteur, après avoir fait vendre ce navire, se paie sur le prix, dans le cas où il resteroit quelque chose, le patron doit aller dans le lieu où seront les actionnaires, et donner à chacun sa part de ce qui sera resté du prix de la vente.

Si le patron a été forcé de vendre le navire (1) par une des raisons ci-dessus, les actionnaires ne peuvent s'en prendre à lui, à moins qu'ils ne soient en état de prouver que l'emprunt pour lequel le navire a été vendu, a été fait par ce patron pour fournir à son

(1) Il est encore parlé des cas de vente du navire par un patron dans les chap. CVI et CVII [151 et 152] ci-dessus, et dans le chap. CCXI [256] ci-après.

la qual la nau será venuda, que ell la hagues feta per son ioch, ò per altres barates que ell menas ò faes. E si los personers açó provarli poran, lo senyor de la nau es tengut de retre è de donar als personers totes les parts que en la nau havien, ò lo preu d'aquelles. E si lo senyor de la nau no ha de que pagar, ell deu esser prés è més en ferres è star tant, tro que ell sia avengut ab los personers ò que l's haia satisfets del dan que fet los haurá. E si com lo senyor de la nau haurá venuda la nau, axí com desus es dit si ell ab alló que de la nau li será sobrat no tornará à retre compte als personers, à donar la part que à ells pertanyerá de tot ço que de la nau li será sobrat, è ell se n'irá en altres parts, si açó que de la venda de la nau li será sobrat se perdrá, ell n'es tengut de esmena à fer als personers, axí com desus es dit. E si ell se n'irá en altres parts ab alló que de la nau li será romas, è ell ne guanyará, tot lo guany que ell fet ne haurá es tengut de donar als personers, à quascú segons que là donchs havien part en la nau, menys de tot frau è contrast.

jeu ou à ses débauches. Si les actionnaires peuvent faire cette preuve, le patron est obligé de rendre et de donner aux actionnaires toutes les parts qu'ils avoient dans le navire, ou bien leur prix, et, s'il n'a pas de quoi payer, il doit être arrêté, mis en prison, et y rester jusqu'à ce qu'il se soit accordé avec eux ou qu'il ait payé le dommage qu'il leur aura causé.

Si le patron, après qu'il aura vendu le navire, comme il a été dit, ne revient pas avec ce qui lui sera resté du prix du navire, pour en rendre compte aux actionnaires et pour leur donner la part qui leur appartiendra, et s'il s'en va ailleurs, de manière que ce qui sera resté du navire soit perdu, il doit en indemniser les actionnaires comme il a été dit. S'il s'en va ailleurs avec ce qui sera resté du prix du navire et y fait quelque profit, il doit donner aux actionnaires le gain qu'il aura fait, à chacun en proportion de sa part dans le navire, sans aucune fraude ni dispute.

Capitol CXCV [240].

Com lo patró deu dar compte als personers quascun viatge.

Tot senyor de nau ò leny es tengut de retre compte à sos personers, quascun viatge que ell fará. E si lo senyor de la nau no retrá compte à sos personers de quascun viatge que ell fará, si la nau ò leny se perdrá ò pendrá algun damnatge, lo senyor de la nau es tengut de retre è de donar tot lo guany que ell fet haurá als personers. Que per raó de la nau que perduda haurá ò del leny, lo senyor de la nau no

Chapitre CXCV [240] (1).

Obligation du patron de rendre compte aux actionnaires à chaque voyage.

Tout patron est obligé de rendre compte à ses actionnaires, à chaque voyage qu'il fera. S'il ne leur a pas rendu ce compte à chaque voyage, et que le navire se perde ou éprouve quelque dommage, le patron est obligé de rendre et de donner aux actionnaires tout le gain qu'il aura fait.

La perte du navire ne peut ni ne doit dispenser un patron de rendre et de donner

(1) Manuscrit, chap. CCII. *Tots senyors de naus ò de lenys son tenguts de retre compta als personers* [*cascun viatge*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 300. Trad. it. chap. CCXXXVII. Voir Targa, pag. 33. Le principe de ce chapitre est dans le chap. XV [60], et les deux suivans, ainsi que le chap. CCXLIX [294], forment l'ensemble des règles à ce sujet.

s' deu escusar ne pot, que no haia à retre è à donar tot lo guany, que ell ab aquella nau ò leny haurá fet. E si lo senyor de la nau ò leny no haurá de que ú pusca retre; si ell es tengut, ell deu esser prés è més en ferres, tot en axí com en lo capitol desusdit se conté. E fon fet perçó aquest capitol, car molt senyor de nau ò leny reprén è triga que no vol comptar ab sos personers, è com vé que ell haurá perduda sa nau ò leny, è ell dirá que tot s'y es perdut; è sia que s'y perda ò que no s'y perdrá, lo senyor de la nau ò leny n' es tengut axí com desus es dit. Per que tot senyor de nau ò leny deuria è deu comptar quascun viatge que fará ab sos personers del guany ò de la perdua que fet haurá, perçó que la pena que desus es dita no li pogues venir desus. Encara, es de mes tengut lo senyor del leny als personers, que si lo senyor de la nau guanyará ab aquell comú que dels personers haurá ò tendrá, ell los es tengut de donar lur part de tot lo guany que fet ne haurá. E si ell per ventura hi haurá perdut, personer algú no li es tengut de perdua que ell feta n' haia, per ço com ell tendrá aquell comú malgrat dels personers desusdits.

tout le gain qu'il a fait avec ce navire. Si le patron n'a pas de quoi satisfaire à cette obligation, et qu'on puisse se saisir de sa personne, il doit être arrêté et mis en prison, de même qu'il est dit dans le chapitre précédent.

Voici par quels motifs ce chapitre a été fait : beaucoup de patrons commencent de nouveaux voyages et retardent de compter avec leurs actionnaires; et, quand il arrive que le navire se perd, ils disent qu'ils ont tout perdu. Soit que le navire se perde ou non, le patron est toujours obligé de rendre compte, comme il a été dit. Par ces motifs, tout patron doit rendre compte après chaque voyage à ses actionnaires du gain ou de la perte qu'il aura faits, afin que la peine ci-dessus ne puisse lui être appliquée.

Encore, le patron est obligé envers les actionnaires à leur tenir compte de tout le gain qu'il aura fait avec le fonds commun qu'il avoit entre les mains.

Si, par événement, il a perdu ce gain, aucun actionnaire ne doit souffrir de la perte qu'il aura faite, parce qu'il a conservé ce fonds commun malgré eux.

Capitol CXCVI [241].

Com patró deu dar compte, è si s' mor sens comptar.

Si algun senyor de nau ò leny navegará un viatge ò molts, si ell navegará ò tornará alguna vegada ò moltes, en aquell loch on seran tots los seus personers ò la maior partida, ell los es tengut de retre compte quascun viatge que ell fará: è si ell no ú fá, ell es tengut tot en axí com en lo capitol desusdit se conté. Emperó, si lo senyor de la nau ó leny navegará axí

Chapitre CXCVI [241] (1).

Comment le patron doit rendre compte, et du cas où il meurt sans le rendre.

Si un patron fait un ou plusieurs voyages, s'il navigue ou retourne une fois ou plusieurs fois au lieu où sera la totalité ou la majeure partie des actionnaires, il doit leur rendre compte à chaque voyage; et, s'il ne le fait pas, il est tenu comme il a été dit dans le chapitre précédent.

Mais, si le patron navigue ainsi qu'il a été dit, et ne rend pas compte aux action-

(1) Manuscrit, chap. CCIII. *Si algun senyor de nau ò de leny navegará un viatge ò molts* [*es tengut de retre compte als personers*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 301. Trad. it. chap. CCXXXVIII.

com desus es dit, è ell cessará que no retrá compte als personers, ne encara no l's dará res d'açó que guanyará; los dits personers lo n' deuen requerir. E si, per ventura, ell simplament è sens malicia fer no ú volrá, los sobredits personers lo n' poder forçar. E si los dits personers lo n' requeren ò no, è força alguna, si ell fer no ú volrá, ells no li metran; si al senyor de la nau ò del leny vendrá cas de ventura que s' morrá, si los dits personers là donchs apres la mort sua, ells demanaran als hereus d'aquell qui mort será, ò als detenidors dels seus bens, compte è part del guany, que aquell qui mort será, havia fet ab aquella nau ò leny; los dits hereus ò los detenidors d'aquells bens seus no l's son tenguts de retre compte, ne de res à donar de guany que aquell hagues fet, si donchs los dits personers provar no ú poran, ò aquell qui mort será no ú havia iaquit manat en son testament. E si, per ventura, aquell qui mort es, será mort intestat, los hereus d'aquell, ò los detenidors dels seus bens, no son de res als tenguts à aquells sobredits personers, sino tan solament d'açó que en lo cartolari d'aquell qui mort será se trobará scrit. E si ells trobaran en lo desusdit cartolari scrit algun guany, los dits hereus ò detenidors dels bens de aquell qui mort será, son tenguts de retre à quascun dels dits personers la part que li pertanyerá de aquell guany, que ells hauran trobat scrit, si tots los bens d'aquell qui mort será ne sabien esser venuts. E si, per ventura, en lo cartolari d'aquell qui mort será algun guany scrit no será trobat, si algun consumament scrit trobat será, que la nau ò leny hagues à tornar à aquell qui mort será, ò alguns de qui ell ó hagues manlevat, per raó de consumament que la nau ò leny hagues fet, los dits personers hi son tenguts de pagar lur part. Emperó, es axí à entendre que aquell consumament no fos fet per culpa d'aquell qui

naires, et même ne leur donne rien de ce qu'il a gagné, les actionnaires doivent l'en requérir. S'il arrive que simplement et sans malice il ne veuille pas les satisfaire, ils peuvent l'y contraindre.

Soit que les actionnaires l'en requièrent ou non, si sur son refus ils n'usent d'aucune contrainte, que le patron meure, et qu'après sa mort les actionnaires demandent à ses héritiers, ou aux possesseurs de ses biens, compte ou part du gain que le défunt avoit fait avec le navire, ceux-ci ne sont point obligés de rendre ce compte, ni de rien donner du gain que le patron avoit fait, si les actionnaires ne peuvent le prouver, ou si le défunt ne l'avoit ordonné dans son testament.

Si, par événement, il est mort sans faire de testament, ses héritiers, ou les possesseurs de ses biens, ne sont obligés envers les actionnaires qu'à ce qui se trouvera écrit sur le registre du défunt. Si sur ce registre se trouve quelque gain écrit, les héritiers ou possesseurs des biens du défunt sont obligés de rendre à chacun des actionnaires sa part afférente dans le gain qu'ils auront trouvé écrit, quand même tous les biens du défunt devroient être vendus.

S'il ne se trouve aucun gain écrit, mais quelques dépenses ou pertes dont le navire soit tenu envers le défunt ou envers quelques personnes de qui le défunt auroit emprunté pour les besoins du navire, les actionnaires sont obligés d'y contribuer chacun pour leur part.

Mais il faut entendre que cette dépense ne doit pas avoir été faite par la faute de celui qui pendant sa vie étoit patron du

mort será, qui là donchs en temps de la vida sua era senyor d'aquella nau ò leny è qui aquell consumament desusdit haurá fet. E si lo dit consumament poran provar los dits personers, que per culpa d'aquell qui mort será, qui là donchs en temps de la vida sua era senyor, fos fet, ells no y son tenguts de res à metre, pus ells en ver metran que per culpa d'aquell qui mort será, sia stat fet lo consumament desusdit; altrament, los dits personers son tenguts de donar è de pagar à aquell consumament segons que à quascú ne pertanyerá de la sua part: è es raó que axí com ells prengueren volenters part del guany, si y fos, axí es raó, que paguen part en lo dit consumament: encara, per altra raó, perçó com aquell qui mort será, è là donchs en temps de la vida sua era senyor d'aquella nau ò leny, anava, stava, ò navegava entre ells, com ells no n' destrenyien que comptas ab ells, ò que l's donas part d'açó que guanyava. E si per ventura, aquell qui mort será ab intestat, cartolari algú no havia fet ne haurá scrit; los sobredits personers no poden demanar als hereus d'aquell qui mort será, alguna cosa, ne los hereus ò detenidors dels bens de aquell mort no poden res demanar als sobredits personers de consumament de la nau ò leny que hagues fet, pus en lo cartolari no será scrit, per testimonis que ells ne demanassen. Per que quascú se guart, è ia com fará ses faenes, è com no, perçó, que à dan ne à greuge no li puxa tornar. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol; emperó, salves totes convinences è promissions que l' senyor de la nau ò leny hagues fetes als sobredits personers per alguna raó, è los personers à ell. E salvo encara, si lo dit senyor de la nau ò leny haurá comptat ab los personers, ab tots ò ab la maior partida, si al compte que ell los retrá, los haurá à dar algun guany. Si ell per ventura darno l' los porá, è los dits personers li

navire, pour les besoins duquel on prétend qu'elle a eu lieu.

Si les actionnaires peuvent prouver que la dépense a été faite par la faute du défunt, ils ne doivent point y contribuer, puisqu'ils prouveront que la dépense a été faite par faute de ce dernier. Autrement les actionnaires doivent acquitter la dépense ou la perte proportionnellement chacun pour sa part; car il est raisonnable qu'ainsi qu'ils prendroient volontiers part au gain, s'il y en avoit, de même ils contribuent à la perte: encore par une autre raison; parce que, quand celui qui est mort, et qui pendant sa vie étoit patron, alloit, demeuroit et naviguoit au milieu d'eux, à leur connoissance, ils ne l'ont pas forcé de leur rendre compte ou de partager ce qu'il avoit gagné.

Si, par événement, le patron est mort sans testament, sans avoir laissé aucun écrit ni tenu aucun registre, les actionnaires ne peuvent demander aucune chose à ses héritiers; ni ceux-ci, ou les possesseurs des biens du défunt, ne peuvent rien demander aux actionnaires pour la dépense du navire, quelque nombre de témoins qu'ils produisent, puisqu'il n'y avoit rien d'écrit sur le registre. Que chacun prenne donc garde comment il fera ses affaires, pour qu'il ne puisse lui en arriver de dommage ou de préjudice.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre, sauf toutefois les conventions ou promesses que le patron auroit faites aux actionnaires, d'une manière quelconque, ou ces derniers au patron.

Néanmoins, si le patron, ayant rendu compte aux actionnaires ou à la majorité, leur étoit resté redevable de quelque gain, pour le paiement duquel il eût obtenu d'eux qu'ils lui feroient la grâce de l'attendre, et qu'il fût mort avant de les payer, alors ceux-ci ont droit de se faire payer sur les

faran gracia que l' ne speraran, si ell, ans que dat los ho haia, morrá, los dits personers deuen esser pagats dels seus bens, si tots ne sabien esser venuts.

Capitol CXCVII [242].

Declaració del precedent.

Segons que en lo capitol desusdit se declara è demostra tot senyor de nau ò leny es tengut de retre compte à sos personers quascun viatge que ell fará, è si no ú fahia, es ne tengut è obligat tot en axí com en lo capitol desusdit es contengut; mas emperó, es axí à entendre, si l' senyor de la nau ò leny sia ò venga quascun viatge ò alguns viatges que ell fará, en aquell loch on sien tots los personers ò la maior partida. E si lo senyor de la nau ò leny fará port en algun loch on no haurá personer algú, encara que ell navegará è fará viatge, ò viatges en moltes parts, on personer algú no haurá ne será, si al senyor de la nau ò leny vendrá algun cas de ventura, que ell perdrá tot ò partida d'açó que ab la nau ò leny haurá guanyat, si per culpa d'ell no s' perdrá, ell no es tengut de res esmenar als sobredits personers, pus per culpa d'ell no será perdut. Emperó, si los dits personers empendran ab lo senyor de la nau ò del leny, com ell se partirá d'ells, ò li diran, que si ell per ventura se aturará en algunes parts per navegar, que ell que l' s deia trametre per quascun viatge que ell fará, tot ço que à ells pertanyerá del guany que ell fet haurá, lo dit senyor de la nau ò leny los ho deu trametre. Emperó, si ell no l's ho tramet è s' ho retendrá, si ell ho perdrá, en qualsevulla manera que ell ho perda; ell los es tengut de tot à restituir. E si ell no ha de que, ell es tengut tot en axí com en lo capitol desusdit es contengut. Emperó,

biens du défunt, dussent-ils être vendus en totalité.

Chapitre CXCVII [242] (1).

Explication du précédent chapitre.

Selon ce qui a été déclaré et démontré dans le précédent chapitre, tout patron est obligé de rendre compte à ses actionnaires à chaque voyage, et, s'il ne le fait pas, il est responsable de la manière contenue dans ce chapitre : mais cependant il faut l'entendre en ce sens, que le patron, à chaque voyage qu'il fera, se trouve ou revienne dans le lieu où demeurent tous les actionnaires, ou la majeure partie. Si le patron relâche en quelque lieu où ne se trouve aucun actionnaire, qu'ensuite, continuant de naviguer, il fasse un ou plusieurs voyages en beaucoup de lieux où il n'y ait aussi aucun actionnaire et qu'il lui arrive le malheur de perdre, sans sa faute, tout ou partie de ce qu'il aura gagné avec le navire, il n'est point obligé d'indemniser les actionnaires, puisqu'il n'aura pas fait ces pertes par sa faute.

Mais, si les actionnaires sont convenus avec le patron, quand il les a quittés, que, s'il s'arrêtoit quelque part pour faire des voyages, il seroit tenu de leur envoyer à chaque voyage tout ce qui pourroit leur revenir du gain; s'il ne le fait pas, ou s'il retient, s'il le perd, de quelque manière que ce soit, il doit le leur payer entièrement. S'il n'a pas de quoi, il est responsable envers eux comme il a été dit dans le chapitre précédent.

Si les actionnaires n'ont fait aucune

(1) Manuscrit, chap. CCIV. *Segons que en lo capitol desusdit declara è demostra que tot senyor* [*es tengut de retra compta als personers*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 303. Trad. it. chap. CCXXXIX.

si los dits personers empressió alguna no faran ab lo senyor de la nau ò leny, com ell se partirá d'ells, ell no l's es tengut que res los trameta, è si l's ho tramet è s' pert, será molt be perdut al senyor de la nau ò del leny qui sens lur manament los ho trametrá. Emperó, qualsevulla convinença ò empressió que lo senyor de la nau ò del leny fará ab sos personers, com d'ells se partirá, aquella es mester que l's attenga, è si ell per ventura no l's ho attendrá, è per culpa d'ell romandrá, ell es tengut de restituir tot lo dan que los dits personers ne sostendran, ò sostengut ne hauran. Emperó, si al senyor de la nau ò leny ho tolrá ò vedará empediment de Deu ò de mar ò de senyoria ò de males gents, que ell no attendrá ço que à sos personers promes haurá com d'ells se partí, è per culpa d'ell no romandrá, ell à sos personers de la promesa no l's es de res tengut, perçó com à empediment de Deu ò de mar ò de males gents, no pot algú res dir ne contrastar. Emperó, tot ço que desus es dit que sia, è deia esser menys de tot frau; è si frau algú provar s'y porá, la part contra qui provat será sia tengut de retre è restituir tot lo dan à aquella part que sostengut lo haurá, sens contrast è sens tota malicia. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

convention avec le patron quand il les a quittés, il ne doit rien leur envoyer; et s'il leur fait quelque envoi qui se perde, la perte sera pour lui, puisqu'il a fait cet envoi sans ordre.

Au surplus, quelque convention ou accord que le patron fasse avec ses actionnaires quand il les a quittés, il doit les tenir; et, s'il ne les tient pas par sa faute, il est obligé de réparer tout le dommage que les actionnaires en souffriront ou en auront souffert.

Mais, si le patron est ou a été, par un empêchement de Dieu, de la mer, de la justice, ou de méchantes gens, dans l'impossibilité d'accomplir ce qu'il a promis à ses actionnaires quand il les a quittés, et sans qu'il y eût de sa faute, il n'est point responsable de l'inexécution de sa promesse, parce que personne ne peut aller contre un empêchement de Dieu, de la mer ou des méchantes gens. Au surplus, tout ce qui vient d'être dit doit être sans aucune fraude; et, si quelque fraude peut être prouvée, la partie contre laquelle la preuve sera faite est obligée de rendre et restituer tout le dommage à la partie qui l'aura souffert, sans dispute et sans malice.

C'est pour les raisons ci-dessus qu'a été fait le présent chapitre (1).

Capitol CXCVIII [243].

Del patró qui volrá crexer la sua nau.

Senyor de nau ò leny qui volrá crexer la sua nau ò lo seu leny, si ell es en loch on sian tots los personers, ò la maior partida, lo senyor de la nau ò leny los ne deu demanar, è si tots los dits personers ho volen, ò la maior partida, que la nau

Chapitre CXCVIII [243] (2).

Du patron qui veut agrandir son navire.

Lorsqu'un patron veut agrandir son navire, s'il se trouve dans un lieu où sont tous les actionnaires, ou la plupart d'entre eux, il doit leur en demander permission; et, si tous ou le plus grand nombre y consentent, le patron peut le faire : dans ce cas tous les actionnaires sont obligés d'y contribuer, chacun

(1) Capmany a omis cet alinéa final.

(2) Manuscrit, chap. CCV. *Senyor de nau ò de leny qui volrá crexer la sua nau ò l' seu leny.* Capm. pag. 16. Trad. it. chap. CCXL. Il faut rapprocher ce chapitre de ce qui est dit au chap. V [50], aux deux chapitres suivans et au chapitre CCXXXVIII [283]. Voir la note 2 de la page suivante.

se cresca, lo senyor de la nau ò leny la pot crexer, è tots los personers son hi tenguts de metre per la lur part aytant com d'aquell creximent los vendrá. E si y ha personer, que y volgues contrastar, no pot, pus que ab sabuda è ab voluntat de la maior part será fet aquell creximent; è si lo senyor de la nau ho haurá à manlevar, aquell personer n'es tengut, axí com en lo capitol desusdit es contengut. E si los personers no volen que aquella nau se cresca, lo senyor de la nau no l's pot forçar, mas pot los forçar de tot ço que en lo capitol desusdit es contengut. Encara mes : si lo senyor de la nau fa aquell creximent menys de sabuda è de voluntat dels personers, los personers no son tenguts al senyor de la nau de res à donar, si no axí com en lo capitol desusdit es contengut. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny será en algun loch, on no haurá personer algú, è ell volrá crexer sa nau ò leny, ell la pot crexer, segons que en lo capitol desusdit es contengut; è los personers no y poden res contrastar, sino en axí com en lo capitol desusdit es contengut; è lo senyor de la nau es obligat als personers de totes aquelles convinençes è empresions que al capitol de fet de adob parla è es contengut; perçó, com creximent que hom fa à la nau es iudicat per adob.

en proportion de la part qui lui appartiendra. Si quelque actionnaire veut s'y opposer, il n'y sera pas admissible, puisque cet agrandissement est fait avec le consentement et la volonté du plus grand nombre. Si le patron est forcé d'emprunter, cet actionnaire en est responsable de la manière qui a été dite dans le chapitre ci-dessus (1).

Si les actionnaires ne veulent pas que le navire soit agrandi, le patron ne peut les y contraindre; mais il peut les forcer à tout ce qui est dit dans le chapitre précédent. Encore plus, si le patron agrandit le navire sans le consentement et la volonté des actionnaires, ceux-ci ne sont obligés à rien envers lui, si ce n'est à ce qui a été expliqué dans le précédent chapitre (2).

Mais, si le patron se trouve en quelque lieu où il n'y ait aucun actionnaire, et veut agrandir son navire, il peut y procéder ainsi qu'il a été dit dans le chapitre ci-dessus; et les actionnaires ne peuvent s'y opposer que de la manière expliquée dans le même chapitre. Le patron est tenu et obligé envers les actionnaires à toutes les conventions ou promesses que le chapitre relatif au radoub explique et contient, parce que l'agrandissement qui est fait d'un navire, est considéré comme radoub.

Capitol CXCIX [244].

Declaració del precedent.

Segons que diu è demostra en un capitol desusdit, que si senyor de nau vol crexer ò fer algun creximent en sa nau ò

Chapitre CXCIX [244] (3).

Explication du précédent chapitre.

On a dit et démontré dans un chapitre précédent que, si un patron veut agrandir ou faire agrandir son navire, et se trouve en un

(1) Ce chapitre est le III [48]; la manière dont il est indiqué semble prouver que, dans l'origine, le chapitre CXCVIII [243] le suivoit immédiatement.

(2) Ni le chapitre précédent, ni d'autres antérieurs, ne statuent sur ce cas. Les chap. V et VI [50 et 51] ont bien prévu celui où le patron change les dimensions d'un navire qu'il fait construire; mais il s'agit ici d'un navire déjà construit que le patron croit utile d'agrandir. On assimile ce cas à celui où le patron veut radouber le navire, cas prévu chap. CC [245]; c'est probablement ce dernier chapitre qu'on a voulu indiquer ici.

(3) Manuscrit, chap. CCVI. *Segons que demostra en un capitol desusdit senyor de nau ò de leny* [*qui vol crexer la sua nau ò leny*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 17. Trad. it. chap. CCXLI.

leny, si lo senyor de la nau es en loch on sien tots los personers ò la maior partida, lo senyor de la nau ò leny los deu demanar del dit creximent que ell vol fer en la dita nau ò leny, è si los dits personers tots ò la maior partida no volran que lo dit creximent se faça, lo dit senyor de la nau no ú deu fer, ne l's ne pot forçar; mas lo dit senyor de la nau pot forçar los dits personers de açó que es dit en lo desusdit capitol, ço es à entendre, d'encantar, è los dits personers al senyor de la nau ò leny, per aquella raó meteixa, è es ver, è axí es acostumat de fer, emperó, segons que encant deu esser fet. E allá on diu è demostra, que si lo dit senyor de la nau ò leny es ò será en loch on no sien, ne seran tots los dits personers ensemps ò la maior partida, que si lo dit senyor de la nau ò del leny volrá crexer la dita nau ò lo leny lo dit senyor de nau ò leny ho porá fer, que personer algú no y pot en res contrastar, sino axí com en lo capitol desusdit es contengut, è es ver. Mas emperó, es axí à entendre, que lo dit senyor de la nau ò leny no la cresca sino per dues raons, ço es à saber, per gran nolit ò gran viatge, que ell trobas, ò per gran profit que l' dit senyor de la nau veés, ò conegues que n' vengues, ò que n' pogues venir à si meteix è à tots los desusdits personers, ço es à entendre, per pasatge, ò per falliment d'altres naus ò lenys que alguns mercaders no trobassen. E si lo dit senyor de la nau ò leny fará lo creximent desusdit per les dues raons desusdites, los dits personers li son tenguts de pendre en compte tota la messió è despesa que lo dit senyor de la nau ò leny haurá feta per lo dit creximent, si donchs los dits personers lo contrari provar no li poran. E si lo dit contrari provar no li poran esser ver, sia que lo dit senyor de la nau

lieu où soient tous ou le plus grand nombre des actionnaires, il doit leur demander permission pour y procéder, et que, si les actionnaires ou le plus grand nombre ne veulent pas que l'agrandissement ait lieu, le patron ne peut y procéder ni les y contraindre; mais il peut les obliger à ce qui est dit dans ce même chapitre, c'est-à-dire, les provoquer à une vente aux enchères, et les actionnaires ont le même droit envers le patron. Cela est vrai, et c'est la coutume, pourvu néanmoins que la vente aux enchères ait lieu comme il est convenable.

Il a été également dit et démontré dans ce chapitre que, si le patron se trouve en un lieu où ne seroient ni tous les actionnaires ensemble, ni la majorité, et qu'il se résolût à agrandir le navire, il pourroit le faire sans qu'aucun actionnaire pût en rien s'y opposer, sauf ce qui est dit dans le chapitre précédent; et c'est la vérité. Mais cependant il faut entendre par-là que le patron ne peut ainsi agrandir le navire que pour deux motifs, savoir : pour être en état de gagner un plus grand fret; ou s'il trouvoit à entreprendre un plus long voyage; ou pour un grand avantage qu'il verroit et connoîtroit devoir ou pouvoir en revenir à lui-même et à tous les actionnaires, par exemple, pour transporter des passagers (1), ou en cas de rareté de navires aux besoins des marchands.

Si le patron fait cet agrandissement par l'une de ces deux raisons, les actionnaires doivent lui allouer en compte toutes les avances et dépenses qu'il aura faites pour cet agrandissement, à moins qu'ils ne puissent lui prouver le contraire.

S'ils ne peuvent pas faire cette preuve, soit que le patron leur apporte du profit,

(1) Boucher traduit, *lorsque d'autres vaisseaux ne feront que passer.* Mais *per pasatge* signifie littéralement, *pour se charger de passagers.*

ò leny los aport guany ò consumament, tot li deu esser prés en compte. E si lo dit senyor de la nau los aportará algun guany, los dits personers ne deuen haver è pendre be è entegrament lur part, segons que quascú dels personers la haurá en la nau. E si lo dit senyor de la nau ò leny aportará algun consumament als personers, los dits personers son tenguts de pagar al dit senyor de la nau ò leny, segons que à quascú dels dits personers ne pertanyerá, segons la part que en la dita nau haurá. E es raó, que axí com quascú prenguera part del dit guany, si lo dit senyor de la nau ò leny lo l's hagues portat, axí es raó, que quascuns dels dits personers paguen sa part en lo dit consumament, si esdevenia per algun cas; è pus que lo dit senyor de la nau ò leny haurá fet lo dit creximent à bon enteniment è per los raons desusdites, è maiorment pus lo dit contrari no li porá esser stat provat. Mas emperó, si los dits personers poran provar lo dit contrari al dit senyor de la nau ò leny, aquell dit senyor de la nau ò del leny, qui no haurá feta la dita obra ò creximent per les dites raons, ans ho haurá fet per sa autoritat è per vanagloria del segle, è perçó que les gens diguen que aytal es senyor de gran nau ò de gran leny, aquella messió aytal que per aquella raó ò raons, com desus son dites, será eta, los dits personers no son tenguts que la li prenguen en compte, si los dits no ú volran, si no en aytal manera, que : uella messió que per les raons desusdites será estada feta, que sia mésa en coneguda è en vista è en poder de dos bons homens, è ço que ells ne diran è conexeran que alló sien tenguts los dits personers de pendre en lur compte al dit senyor de la nau ò leny : axí que la una part ne l'altra no pusca en res contrastar al dit è à la coneguda de aquells damuntdits dos bons homens. E en aques-

soit qu'il compte de la perte; tout doit lui être alloué. Si le patron leur apporte quelque profit, les actionnaires doivent en prendre entièrement leur part, chacun en proportion de son intérêt dans le navire.

Si le patron leur compte quelque perte, ils sont obligés de la lui rembourser, chacun en proportion de l'intérêt qu'il a dans le navire.

Il est juste, en effet, qu'ainsi que chacun d'eux prendroit part au gain si le patron leur en avoit apporté, de même chacun paie sa part dans la perte si par événement il y en a, puisque ce patron aura fait l'agrandissement avec bonne intention, et par les raisons ci-dessus expliquées; principalement, puisque le contraire n'a pu lui être prouvé.

Cependant, si les actionnaires prouvent que le patron n'a pas fait l'agrandissement par les raisons ci-dessus expliquées, mais de sa seule volonté et par vanité, afin que les gens puissent dire qu'un tel est patron d'un grand navire, ou par toute autre semblable raison, les actionnaires ne sont pas obligés de prendre pour leur compte, s'ils ne le veulent, la dépense qui a été faite par ces raisons; mais on doit agir de telle manière, que cette dépense, ainsi faite sans bonnes raisons, soit soumise à l'examen et à l'arbitrage de deux hommes probes, et, d'après ce qu'ils en diront et jugeront, les actionnaires doivent en tenir compte au patron, de manière que ni l'une ni l'autre partie ne puissent en rien disputer sur le jugement et l'appréciation de ces deux hommes probes.

Bien plus, si les actionnaires ne mettent

ta guisa, emperó, que si los dits personers no encantaran la dita nau ò leny, è lo dit senyor de la nau ò leny romandrá en sa senyoria, tot en axí com se era, è ab aquells meteixs sobredits personers; no son tenguts de res à donar al dit senyor de la nau ò leny de la dita messió, que axí com desus es dit será stada feta, ne encara per los dits bons homens será stada arbitrada ò estimada ò sentenciada, si no en axí com lo dit senyor de la nau ò leny s' ó guanyará ab la dita nau ò leny; è encara li fan gran gracia com ell roman en senyoria de la dita nau ò leny, è com del tot la dita messió no li abatran del compte, que axí com desus es dit haurá feta no raonablement; mas, es se fet è fás per esta raó, car en totes coses è en tots fets es bona egualtat è temprament è convinença de bons homens. Emperó, si los dits personers encantaran la dita nau ò leny al dit senyor, è l' gitaran de tot de la senyoria è desposseyran, los dits personers son tenguts de donar è pagar al dit senyor tota la messió è despesa, que per los dits bons homens los será estada arbitrada ò estimada ò sentenciada, en continent que los dits personers hauran la dita nau ò leny encantat, è aquell qui n' era senyor ne hauran gitat. Emperó, si aquell qui era senyor de la dita nau ò leny haurá manlevats alguns diners per raó de la dita obra ò creix, que ell axí com desus es dit haurá fet no degudament, si ell ne dará loguer ò n' haurá donat, los dits personers no son tenguts de metre ne de pagar part en lo dit loguer, si donchs los dits personers fer no ú volran. Mas emperó, si lo dit senyor de la nau ò leny haurá feta la dita obra ò creximent, per les raons desusdites : si lo dit senyor de la nau ò leny haurá manlevada moneda d'algú, per raó de la dita obra ò crex; si lo dit senyor ne dará loguer ò l' ne haurá donat, los

point le navire aux enchères, et que le patron reste dans son commandement comme il étoit avant, et avec les mêmes actionnaires, ceux-ci ne doivent rien lui payer de la dépense qu'il a faite, comme il a été dit, quand même elle auroit été arbitrée, estimée et jugée par les deux hommes probes; mais seulement le patron s'en remboursera sur le gain qu'il fera avec le navire; et ils lui font une grande faveur en lui laissant le commandement du navire, et en ne rejetant pas de son compte toute la dépense qu'il a faite sans raison. On agit ainsi parce qu'en toutes choses et en toutes affaires il est bon de suivre l'équité et l'arbitrage des hommes probes.

Si les actionnaires provoquent la mise aux enchères du navire contre le patron, et ainsi le privent de son commandement, ils sont obligés de lui donner et payer toutes les avances et dépenses qui seront arbitrées, estimées ou jugées par les hommes probes, aussitôt qu'ils auront mis le navire aux enchères et qu'ils auront privé du commandement celui qui en étoit patron. Mais, si celui-ci a emprunté quelque argent pour l'ouvrage ou l'agrandissement qu'il aura fait sans juste motif, comme il a été dit, et en paie ou en a payé intérêt, les actionnaires ne sont pas obligés de contribuer à ce paiement d'intérêt, s'ils ne le veulent.

Cependant, si le patron du navire qui a fait l'ouvrage ou l'agrandissement susdit, par les raisons qui ont été expliquées, a emprunté de l'argent à quelqu'un pour acquitter la dépense de cet ouvrage ou de cet agrandissement, et en doit ou en a payé l'intérêt, les actionnaires sont tenus d'y contribuer, et de payer dans la proportion que

personers hi son tenguts de metre è de pagar, segons que à quascú pertanyerá, è segons la part que en la dita nau ò leny haurá, sens tot contrast. E iat sia açó, que en lo capitol desus diga è demostra, que creximent que hom faça à alguna nau ò leny, que s'iutge per adob, ver es; mas, en tal guisa se pot hom flixar de creximent que no s' deu ne s' pot flixar de adob, que haurá ops la dita nau ò leny. E axí los dits senyors de naus ò lenys deuense guardar com seran en algun loch estrany ò privat, si ells volran fer alguna obra ò algun creximent en lurs naus ò lenys, que ells que ú façen ab iusta raó ò raons, perçó que l' casos desusdits no li puscan esser desus possats, ò perçó que l' dan desusdit no l's pusca desus venir: salves emperó totes convinençes ò empreniments fets entre los senyors de les naus è los personers en totes è per totes coses. E per les raons dites son fet aquest capitol.

chacun d'eux a dans le navire, sans aucune dispute.

Encore bien qu'il ait été démontré dans le chapitre précédent que l'agrandissement qu'un homme fait à un navire est considéré comme un radoub, ce qui est vrai, néanmoins on peut se dispenser de faire un agrandissement bien plus qu'on ne peut se dispenser de faire un radoub dont le navire auroit besoin. Ainsi les patrons, lorsqu'ils voudront faire quelque ouvrage ou agrandissement à leurs navires, étant en pays étranger, doivent avoir soin de ne le faire que pour de bonnes raisons, afin que les cas ci-dessus prévus ne puissent leur être appliqués, et afin d'éviter qu'on exige d'eux les dédommagemens dont il vient d'être parlé. Tout cela cependant est sans préjudice des conventions ou accords faits entre les patrons et les actionnaires en toutes choses et pour toutes choses.

Tels sont les motifs pour lesquels a été fait ce chapitre (1).

Capitol CC [245].

De adob de nau.

Senyor de nau ò leny, de qui la sua nau haurá ops adob, si lo senyor de la nau es en loch hon sien sos personers tots ò partida, lo senyor de la nau deu dir è demostrar à aquells personers aquell adob que la nau ò leny haurá mester; è si los personers ó volen, ell ho deu adobar, è l's personers son tenguts metre en lo adob, quascú tant com li vendrá à la sua part. E si hi haurá algun d'aquells personers qui no volrá pagar ço que à ell vendrá, è lo senyor de la nau ho haurá à manlevar, lo personer n'es tengut è obligat, axí com lo capitol desus-

Chapitre CC [245] (2).

Du radoub d'un navire.

Lorsque le patron dont le navire a besoin de radoub se trouvera dans un lieu où ses actionnaires sont présens en totalité ou en partie, il doit leur déclarer et démontrer le besoin que ce navire a d'être radoubé; si les actionnaires y consentent, il doit le radouber, et ceux-ci sont obligés de payer pour le radoub, chacun en proportion de sa part d'intérêt.

S'il y a quelqu'un de ces actionnaires qui ne veuille pas payer son contingent, le patron doit l'emprunter (3), et l'actionnaire est tenu et obligé ainsi qu'il a été dit dans le chapitre ci-dessus.

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCVII. *Senyor de nau ò de leny, de qui la sua nau ò l' seu leny aurá ops adob.* Capm. pag. 21. Trad. it. chap. CCXLII. Il ne faut pas confondre avec ce cas celui qui est prévu dans les deux chapitres précédens, lesquels ont pour objet l'accroissement du navire, qui a dû être plus difficilement autorisé que le radoub, nécessaire pour la conservation du navire et l'exécution du voyage.

(3) Cette décision s'explique par le ch. III [48], d'après lequel l'emprunt est fait sur la part du refusant.

dit conte. E si los personers no volran que la nau ò leny se adob, perçó car per ventura ell costaria mes de adobar, que no valria; ò encara mes, que com la nau ò leny será adobt è ells lo volran vendre, ells no trobarien tant com ell costaria de adob : perçó lo senyor de la nau ò leny no deu adobar sa nau ò leny menys de voluntat dels personers, pus sia en un loch ab ells; ne l's ne pot forçar, mas lo senyor de la nau pot forçar de vendre è de encantar als personers, pus que ells no volran que la nau ò leny se adob, è los personers ne poden forçar aytambé al senyor de la nau ò del leny, que à encant no y ha nengú senyor, que tots son è deuen esser personers simples, si donchs algunes convinençes no havia entre ells, que algú de l's personers hi degues haver qualque senyoria. E si lo senyor adobará la nau ò leny menys de voluntat dels personers, personer algú no li es tengut de res à donar d'açó que costará aquell adob, qui menys de sabuda d'ells será fet, mas lo senyor de la nau se deu pagar axí com la nau ó leny s' ho guanyará, que à alló personer algú no y pot res contrastar. Mas, si la nau ò leny se perdrá ans que l' senyor sia pagat d'açó que haurá prestat à aquell adob, personer algú no li es tengut de fer esmena. Mas, com la nau ò leny se perdrá, si exarcia alguna se restaurará, lo senyor de la nau se deu entegrar; que personer algú no lo y pot contrastar : è si res hi sobre, lo senyor de la nau ho deu retre è donar à quascú personer, tant com li venga per la sua part. E si alguns dels personers volran vendre aquella part que hauran en la nau

Mais, si les actionnaires ne veulent pas que le navire soit radoubé, parce que peut-être il en coûteroit plus pour cette réparation qu'il ne vaudroit, et même qu'après cette dépense, s'ils vouloient vendre le navire radoubé, ils n'en tireroient pas ce qu'il auroit coûté de radoub, le patron ne doit point radouber le navire sans la volonté des actionnaires, s'il se trouve dans le même lieu avec eux, ni les y forcer : mais il peut les contraindre à vendre et mettre le navire aux enchères, puisqu'ils ne veulent pas qu'il soit radoubé; et les actionnaires peuvent y contraindre aussi le patron : car, pour ce qui concerne la mise aux enchères (1), il n'y a aucun qui soit plus que l'autre, tous sont et doivent être considérés comme simples actionnaires (2), à moins qu'il n'y ait entre eux quelque convention par l'effet de laquelle un des actionnaires devroit obtenir quelque préférence.

Si le patron radoube le navire sans le consentement des actionnaires, aucun d'eux n'est tenu de lui tenir compte de ce qu'aura coûté le radoub qu'il aura fait sans leur consentement; mais le patron a droit de se rembourser sur ce que le navire gagnera, sans qu'aucun actionnaire puisse s'y opposer. Si le navire se perd avant que le patron ait été payé de ce qu'il aura avancé pour ce radoub, aucun actionnaire n'est tenu de l'indemniser : néanmoins, si, lors de cette perte du navire, quelques apparaux sont sauvés, le patron a droit de s'en emparer, sans qu'aucun actionnaire puisse s'y opposer; et s'il reste quelque chose après ce remboursement, il doit le représenter et donner à chaque actionnaire ce qui doit lui revenir pour sa part.

Si quelqu'un des actionnaires veut vendre la part qu'il a dans le navire radoubé (3), la

(1) On a vu que, d'après le chap. x [55], la licitation ne pouvoit avoir lieu pendant le voyage; sauf dans un cas d'exception prévu au chap. IV [19]. Mais ici on n'exige plus cette condition, parce que, le navire ne pouvant naviguer puisqu'il a besoin d'être radoubé, et la majorité se refusant à la réparation, il faut bien le liciter.

(2) On a vu dans le chap. XI [56], que le patron avoit un droit de préférence lors de la licitation volontaire. Mais il n'en est pas de même en ce cas, s'il n'y a eu quelque convention; car la vente est forcée.

(3) On rentre ici dans le droit commun du chap. x [55]. Il n'est plus question d'une licitation devenue nécessaire par le défaut d'accord. Le navire est radoubé; si l'un des actionnaires veut vendre sa part, il doit offrir la préférence au patron.

que sia adobada, ell se deu fadigar à aquell qui senyor ne será, car aquell hi haurá hagut molt de maltret, è hi haurá bestret tot aquell adob. E si aquell personer no se n' pot avenir ab aquell qui senyor ne será, sia més en poder de dos bons homens de mar qui vegen aquell adob, ia quant costa, perçó que si aquell personer venia la sua part à altri, que entre lo senyor de la nau è aquell qui aquella part compraria, no pogues haver contrast. E tot ço que aquells dos bons homens ne diran, ò n' faran, allò n' sia seguit; axí que l' senyor de la nau, ne aquell personer, per qui lo contrast seria, no y puguen contrastar, mas tot ço que ells ne diran, ab consell que n' demanen à homens de mar, alló n' sia seguit. Salvo emperó, que si lo senyor de la nau será en loch on no haurá algun personer, è la nau ò leny haurá tan gran ops adob, que menys de adob no pogues navegar, lo senyor de la nau deu guardar lo profit de si è de sos companyons, è perçó deu mes amar lo profit de sos companyons com ells no y seran; encara perçó car ells lo hauran fet senyor del lur, per que ell deu guardar si metex de blasme è de dan è encara mes aquells qui en ell se fian. E si lo senyor de la nau veu è coneix que aquell adob, que la nau ha mester, sia ò deia esser mes à profit dels personers que à dan, segons son semblant è segons sa conexença è sa conciencia; alló que à ell ne sia semblant, alló n' deu fer à son bon enteniment. E qualsevol cosa que ell ne faça, sia que la adob, ò que la vena, tot li deu en be esser prés, pus que ell ho haurá fet à bona entenció; è axí los personers no poden res contrastar en ço que ell ne faça; per que quascú se guart à qui fará part, si donchs no era empres entre l' senyor de la nau è los personers que ell no degues adobar, ne vendre la nau ò leny, si no ú sabia ab voluntat de tots los personers,

préférence doit être donnée au patron, car il a été obligé de prendre beaucoup de soins et il a fait des avances pour le radoub; et, si cet actionnaire ne peut pas s'accorder avec le patron, l'affaire doit être remise à la décision de deux prud'hommes de mer, qui estimeront ce qu'a coûté le radoub, afin que, si cet actionnaire vendoit sa part à quelqu'un, il ne pût y avoir aucune contestation entre le patron et l'acheteur de cette part. Tout ce que ces deux prud'hommes diront ou feront devra être exécuté, de manière que ni le patron, ni cet actionnaire à l'occasion duquel s'éleveroit la contestation, ne puissent s'y opposer; mais tout ce que les prud'hommes, éclairés par l'avis de gens expérimentés dans l'art de la mer, déciderout, sera suivi.

Cependant, si, le patron se trouvant en un lieu où il n'y a aucun actionnaire, le navire a un si grand besoin d'être radoubé que sans cela il ne puisse naviguer, le patron est autorisé à agir au mieux de ses intérêts et de ceux des actionnaires : néanmoins il doit en tout soigner davantage l'intérêt de ses associés, parce qu'ils sont absens, et encore parce qu'ils lui ont confié leur capital; c'est pour cela qu'il doit agir de manière à ne mériter aucun reproche, et à ne causer aucun dommage, ni à lui-même, ni à ceux qui ont eu confiance en lui. Si le patron voit et reconnoît en conscience que le radoub dont le navire a besoin, sera plus avantageux que dommageable aux actionnaires, il doit faire ce qui lui aura paru être le plus utile.

Quelque chose qu'il fasse, soit qu'il radoube ou qu'il vende le navire, tout doit être approuvé, puisqu'il l'aura fait avec une bonne intention; et ainsi les actionnaires ne peuvent élever aucune contestation sur ce qu'il aura fait, parce que chacun doit prendre garde avec qui il s'associe; à moins cependant qu'il n'eût été convenu entre les actionnaires et le patron qu'il ne pourroit faire radouber ni vendre le navire sans la volonté expresse de tous les actionnaires ou de la majorité.

ò de la maior partida. Emperó si aquella convinença no era entre ells, aquella cosa que l' senyor de la nau ne fará, aquella n' hauran à seguir los personers; salvo que si ell la iugaba ò baratava ò la perdia per sa culpa, aquell los es tengut de esmenar, axí com en lo capitol desusdit se conté. E aquest capitol fon fet, que s' guart quascú à qui fará part, è à qui comanará lo seu è à qui no, è com è com no lo li comanará, que les convinençes que entre ells seran empreses, aquelles se hauran à seguir.

Mais, si cette convention n'existoit pas entre eux, les actionnaires doivent exécuter ce que le patron aura fait; néanmoins, s'il jouoit ou dissipoit ou perdoit le navire par sa faute (1), il doit les indemniser comme il a été dit dans le chapitre précédent.

Ce chapitre a été fait pour que chacun prenne garde avec qui il s'associera et à qui il confiera son bien, comment il le lui confiera, et pour assurer l'exécution des conventions passées entre les parties.

Capitol CCI [246].

De orbar ancores.

Senyor de nau ò leny qui pendrá ò fará pendre senyals, gayatells, ò races de ancores d'alguna nau ò leny qui prop d'ell stará ormeiat, si aquelles ancores se perden, aquell senyor d'aquella nau qui haurá orbades aquelles ancores, ò fetes orbar, es tengut de esmena à aquell senyor d'aquella nau de qui aquelles ancores seran, tot ço que ell dirá per son sagrament que valguessen : encara, li es tengut de fer esmena de tot lo destrich que ell ne sostenga. Encara mes, si aquell senyor, de qui aquelles ancores seran, se vol, ell se n' pot clamar à la senyoria, è demanar à aquell senyor d'aquella nau ò leny, qui aytal cosa haurá feta ò feta fer, per ladronici. Encara mes, si mariner algú orbará ancores, menys de voluntat è menys de sabuda d'aquell senyor de nau ab qui ell será : si lo mariner ho fará per sa autoritat, è menys de comendament, ell es posat en aquella pena que l' senyor de la nau

Chapitre CCI [246] (2).

De ceux qui enlèvent les signaux des ancres.

Si un patron prend ou fait prendre les signaux, bouées ou marques d'ancres d'un navire ancré près de lui, et que ces ancres se perdent, il sera tenu d'indemniser le patron du navire auquel ces objets appartiendront, de toute la valeur que celui-ci déclarera sous serment. Il doit encore l'indemniser de tout le préjudice qui en résultera. Encore plus, si le patron du navire auquel ces objets appartiennent le veut, il peut s'en plaindre à la justice, et poursuivre le patron qui aura exécuté ou fait exécuter cet enlèvement, comme coupable de vol.

Encore plus, si quelque matelot enlève des signaux ou marques d'ancres à l'insu du patron sous les ordres duquel il sert, c'est-à-dire, s'il le fait de sa propre autorité et sans ordre, il est sujet à la peine que le patron devroit subir s'il en avoit donné l'ordre.

(1) On a vu des dispositions semblables dans le chap. CLXIX [214] et dans le précédent.

(2) Manuscrit, chap. CCVIII. *Senyor de nau ò de leny qui fará pendra senyals ò gayatells.* Capm. pag. 251. Trad. it. chap. CCXLIII. Voir Targa, pag. 72 et 315. Ce principe est emprunté des chap. I et II de la III.e partie de la compilation rhodienne. Les éditions de 1517, 1523, et quelques autres, portent pour rubrique, *De arborar ancores;* ce qui est une faute évidente. *Arborar* signifie *arborer, établir,* et l'objet du chapitre est de punir ceux qui enlèvent des ancres; *enlever, voler,* s'expriment en catalan par *orbar.*

deuria haver, si comendament li n' hagues fet. Encara mes, que si aquells mariners qui aytal cosa hauran assaiada de fer, no hauran de que pagar aquelles ancores que per culpa d'ells seran perdudes, per ço com ells les hauran orbades; encara mes, si ells no poden entregar lo dan è l' destrich è la messió, que l' senyor d'aquella nau ne haurá sostengut, aquells mariners deuen esser présos è mésos en presó, è star tant tro que haien satisfet à aquell senyor de aquella nau de tot lo dan è de tot lo interes, que ell dirá per son sagrament, que per culpa d'ells haurá sostengut; si donchs aquell senyor d'aquella nau no l's volia fer gracia que l's speras per dies è per hores, ò que vulla que ells guanyen ab ell tot ço que li haurien à donar en esmena del dan que per culpa d'ells haurá sostengut. E açó sia en voluntat d'aquell senyor de nau, qui aytal dan haurá sostengut, de fer d'aquelles coses desusdites, qual ell mes se volrá; ço es de esperarlos, ò de metre l's en presó, ò que ell los vulla fer gracia que ú guanyen ab ell. E fó fet aquest capitol, que si aquella pena desusdita no y era posada, molt dan è treball se seguiria. Encara, si alguna nau tendrá prois, è perçó que l' prois no frete, ne s' encaste, haurá y posats senyals que l' sospenan; qui aquells senyals ne levará ò fará levar, en aquella pena metexa deu esser posat que desus es dita.

Encore plus, si des matelots qui ont commis ce délit n'ont pas de quoi payer les ancres perdues par leur faute, puisqu'ils en auront ôté les marques, ni de quoi réparer le dommage éprouvé, ou la dépense faite par le patron du navire auquel ces objets appartiennent, ils doivent être arrêtés et mis en prison, et y rester jusqu'à ce qu'ils aient payé à ce patron tous les dommages et intérêts qu'il déclarera sous serment avoir soufferts par leur faute, à moins que ce patron ne veuille leur faire la grâce de leur accorder délai, ou ne consente qu'ils gagnent à son service tout ce qu'ils lui doivent pour réparation du dommage qu'il a souffert par leur faute (1). Ce patron aura le droit d'exiger ce qui lui plaira davantage; c'est-à-dire, de les attendre ou de les prendre à son service, pour gagner ce qu'ils lui devront, ou de les faire mettre en prison.

Ce chapitre a été fait parce que, s'il n'y avoit pas de peine prononcée, il en résulteroit beaucoup de dommages. Encore, si, quelque navire étant attaché à terre par son câble, on a, pour éviter qu'il frotte ou qu'il s'enfonce dans la fange, mis quelques marques qui le tiennent suspendu, celui qui ôtera ou fera ôter ces marques doit encourir la peine ci-dessus expliquée.

Capitol CCII [247].

De nau qui irá à parts.

Senyor de nau ò leny qui menará la

Chapitre CCII [247] (2).

Du navire qui naviguera à la part.

Le patron qui conduira son navire à la part,

(1) Boucher traduit dans le sens que le matelot délinquant *sera à la discrétion de son propre patron ;* c'est évidemment le contraire de ce que décide le Consulat.

(2) Manuscrit, chap. CCIX. *Senyor de nau ò de leny qui menará la sua nau à parts.* Capm. pag. 73. Trad. it. chap. CCXLIV. Voir Targa, pag. 45, 133, 134, 305; Émérigon, t. I.er, pag. 412. Le genre de location dont il s'agit dans ce chapitre étoit, à ce qu'il paroît, très-ancien; on a vu, t. I.er, pag. 233, que les chap. I, II, III, IV, V, VI et VII de la II.e partie de la compilation rhodienne déterminoient les parts des divers intéressés. Il en est aussi question dans l'article 17 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

sua nau à parts, ell es tengut de fer scriure totes les convinençes è empreniments, que ell fará ò haurá fetes ab tots aquells mariners que ab ell hauran anar à parts. Encara mes, deu fer scriure lo dit senyor de la nau en presencia de tots los mariners ò de la maior partida, ia quantes parts pendrá la nau è quantes parts faran per tots, è à qui deu fer milloramcnt è à qui no è quant è quant no; perçó que à la partició entre los mariners è l' senyor de la nau no pogues haver algun contrast. Encara, es de mes tengut lo senyor de la nau, que ell deu mostrar tota la exarcia que la nau haurá à tots los mariners ensemps, ò à la maior partida si tots no y poden esser, perçó car si los mariners conexien, ab lo senyor de la nau ensemps, que y hagues exarcia que hagues ops ò adob ò enfortiment, que lo senyor de la nau que ú degues fer fer al scrivá, è perçó que no y pogues haver entre ells algun contrast, que si alguna exarcia se perdrá, que l's mariners no y poguessen metre algun contrast, que diguesen, que ells no havien vista aquella exarcia, que perduda será, perçó com de comú s' á esmenar. E si lo senyor de la nau fará açó que desus es dit, los mariners li son tenguts de servir tot axí com si anassen à loguer sabut: è encara mes, que per neguna raó no poden metre contrast, salvo per aquelles condicions que en los capitols desusdits son ya certificades è esclarides. En axí lo senyor de la nau ò leny, quant Deu los haurá donat à guanyar, deulos donar be è lealment les parts que à quascú pertanyen tot en axí com entre lo senyor de la nau è los mariners será empres, è axí com en lo cartolari de la nau será scrit. E lo notxer es tengut, sots pena del sagrament que ell fet ha, de guardar tot lo profit de aquells mariners, que ells be

est obligé de faire écrire toutes les conventions et accords qu'il fera ou aura faits avec tous les matelots qui doivent naviguer à la part avec lui. Encore plus, il doit faire écrire, en présence de tous les matelots, ou du plus grand nombre, combien de parts seront attribuées au navire, combien il y en aura pour l'équipage, à qui l'on devra donner de plus fortes parts, et de combien elles seront, afin qu'au moment de la répartition entre les matelots, le patron ne puisse avoir aucune dispute.

Encore, le patron est tenu de montrer tous les apparaux du navire à tous les matelots ensemble, ou à la majeure partie, si tous ne peuvent y être, parce que, s'ils reconnoissoient, de concert avec le patron, que des apparaux ont besoin de réparation ou de renfort, le patron doit y faire pourvoir par l'écrivain, afin qu'il ne puisse y avoir entre eux aucune dispute, et que, si quelques apparaux se perdoient, les matelots ne soient pas fondés à élever des prétentions en disant qu'ils n'avoient pas vu les apparaux dont il est question de réparer la perte en commun.

Si le patron agit comme il a été dit, les matelots doivent le servir de la même manière que s'ils alloient pour un salaire fixe; et encore plus, ils ne peuvent par aucune raison élever aucune contestation, si ce n'est pour les causes déjà exprimées et développées dans les chapitres précédens (1). A ce moyen, le patron, quand Dieu leur aura accordé des profits, doit leur en distribuer bien et loyalement les parts revenant à chacun, de la manière qui aura été convenue entre lui et les matelots, et ainsi qu'il aura été écrit sur le registre du navire.

Le contre-maître devra, sous la foi du serment qu'il a prêté, déterminer ce qui est dû aux matelots, afin qu'ils aient bien et

(1) Ces chapitres sont les CX et CXI [155 et 156], qui expliquent les causes pour lesquelles un matelot peut quitter son patron, lesquelles sont encore rappelées dans le chap. CCLII [297.]

è integrament haien tot ço que l' senyor de la nau los haurá promes lo dia que ells se acordaren ab ell. E l'escrivá es tengut de guardar lo profit de la nau sots aquella meteixa pena que al notxer es posada, que ell no y faça res enginyosament per la nau ne per los mariners, mas que be è lealment dó sa part que à la nau pertanyerá è als mariners atresí. E l' notxer è l'escrivá deuen ne haver milloramen, ço que entre ells estarí empres com la nau començará de acordar los mariners. E si per ventura entre ells no es estat empres, ells ne deuen haver quascú una part per honrament, è per raó del maltret que ells hi hauran, per tot lo cominal de la nau : è aquelles dues parts deuense levar de tot lo comú ensemps. Ara parlem de les condicions, si per cas de ventura hi venien. Si nau ò leny irá ab veles, è anant ab veles, ella perdrá arbre ò antenes ò vela alguna, los mariners no son tenguts de esmena à fer, si donchs lo senyor de la nau ò lo notxer no l's havia manat, abans que l'arbre ò les antenes ò la vela se perdes, que calassen; è si lo senyor de la nau los havia fet manament que calassen, è ells no havien volgut calar, è per aquella raó aquella exarcia que desus es dita se perdrá, los mariners son tenguts de tota aquella exarcia à esmenar, axí es à entendre, que tot lo cominal de la nau la deu pagar. E si lo senyor de la nau ò leny, ò lo notxer manaran surgir ancores en qualche loch que ells seran, è los mariners diran que aquella exarcia ab que ells manen surgir aquelles ancores no es sufficient, è si les ancores se perdran sobre alló que l's mariners hauran dit al senyor de la nau ò al notxer, è aquells no faran cambiar la exarcia en les ancores que hauran manades surgir, los dits ma-

loyalement tout ce que le patron leur a promis le jour qu'ils se sont engagés envers lui. L'écrivain est obligé, sous la même peine imposée au contre-maître, de n'employer aucune ruse pour favoriser plus le navire que les matelots (1), afin qu'on donne bien et loyalement la part qui revient à chacun. Le contre-maître et l'écrivain doivent avoir, de plus, ce qui aura été convenu avec eux quand le patron a commencé l'enrôlement des matelots. S'il n'y a eu rien de convenu à cet égard, ils doivent avoir chacun une part à titre de gratification, à cause du travail qu'ils auront fait pour tout ce qui intéressoit l'équipage du navire, lesquelles deux parts doivent être prélevées sur le fonds commun.

Parlons à présent des événemens qui pourroient arriver. Si un navire est à la voile et dans cet état perd un mât, une antenne, ou quelque voile, les matelots ne doivent aucune indemnité, si le patron ou le contremaître ne leur avoit pas commandé, avant que le mât, ou l'antenne, ou la voile, se perdît, de ferler les voiles : mais, si, le patron leur ayant commandé de ferler les voiles, ils n'ont pas voulu le faire, et que, par cette raison, ces apparaux se perdent, les matelots doivent indemnité, c'est-à-dire que tout l'équipage du navire doit les payer.

Si, le patron ou le contre-maître ayant commandé de jeter l'ancre en un lieu où ils se trouvoient, les matelots disent que les câbles avec lesquels on leur commande de jeter l'ancre ne sont pas suffisans, si les ancres se perdent par la cause que les matelots ont déclarée au patron ou au contremaître, ceux-ci n'ayant pas fait changer les câbles des ancres qu'ils ont commandé de jeter, les matelots ne sont obligés à aucune

(1) Le texte porte *guardar lo profit*, que Boucher traduit, *de garder le profit du navire*. Mais *guardar* en catalan signifie *défendre*, et par conséquent le Consulat veut que l'écrivain défende les intérêts des matelots, ce qui est la conséquence du chapitre.

riners no son tenguts de alguna esmena à fer pusque ells ho hauran dit al senyor de la nau, è demostrat al notxer. E si los mariners no ú diran, ne ú demostraran al senyor de la nau ne al notxer, è aquelles ancores se perdran, ells son tenguts de esmena à fer, perçó car ells surgiren aquelles ancores, è no digueren ne denunciaren que aquella exarcia no era forta ne bona. Encara mes : si à la nau vendrá cas de ventura que n' vaia en terra, è s' romp, si lo guany que la nau haurá fet, será tant que bastas aquella nau à refer, lo senyor de la nau le n' pot refer. E si ell refer no la n' volia, aquella nau deu esser preada, è portada à preu entre lo senyor de la nau è los mariners, ia que valia aquella nau com aná en terra. E si entre ells no se n' poden avenir, deu esser més aquell contrast que entre ells será, en poder de dos bons homens que sien è sapien be è diligentment de la art de la mar; è qualsevulla cosa que aquells ne diran, alló n' deu esser fet è seguit. E si exarcia s'y salvará, aquella exarcia è tot ço que salvat ne será, tot deu esser preat è més en preu al senyor de la nau. E com lo senyor de la nau será entegrat, si alguna cosa de aquell guany que ells fet hauran sobrará, tota deu esser partida per tots cominalment, axí com entre ells será empres. E si, per ventura, lo guany, que ells fet hauran no bastará à esmena à fer à aquella nau que de tot rota será, ò empartida, los mariners no li son tenguts de alguna esmena à fer, perçó com lo mariner assats hi pert, pusque y pert son temps, è y haurá consumada sa persona : emperó, los mariners son tenguts al senyor de la nau d'aiudar à salvar tot ço que ells poran be è lealment è retre è donar tot ço

indemnité, puisqu'ils ont prévenu le patron ou le contre-maître.

Si les matelots ne préviennent ni le patron ni le contre-maître, et que ces ancres se perdent, ils sont tenus à l'indemnité, parce qu'ils ont jeté les ancres sans dire ni dénoncer que les câbles n'étoient ni forts ni bons. Encore plus, s'il arrive quelque malheur, que le navire échoue et se brise, si le gain fait par le navire est suffisant pour le radouber, le patron peut l'employer à cette réparation. S'il ne veut pas le faire radouber, le navire doit être estimé, et mis à prix entre le patron et les matelots, pour ce qu'il valoit quand il a échoué. S'ils ne peuvent pas s'accorder entre eux, la contestation doit être remise au jugement de deux prud'hommes qui connoissent bien l'art de la mer; et, quelque chose qu'ils décident, leur décision doit être suivie et exécutée.

Si quelques apparaux sont sauvés, ils doivent être estimés et alloués au patron. Quand celui-ci sera remboursé, s'il reste quelque chose du gain fait en commun, ce reste doit être réparti entre tous, de la manière convenue.

Si, par événement, le gain qui a été fait en commun ne suffit pas pour réparer la perte du navire qui aura été brisé en tout ou en partie, les matelots ne doivent aucune indemnité, parce qu'ils y perdent bien assez, puisqu'ils y perdent leur temps et le service de leurs personnes; mais les matelots sont tenus envers le patron d'aider à sauver tout ce qu'ils pourront (1), et de lui remettre bien et loyalement tout ce qu'il leur aura été possible de sauver.

(1) Ce passage est très-ressemblant aux premières dispositions de l'article 3 des Rôles d'Oléron; et, quoiqu'il ne soit placé que dans un chapitre spécial pour les locations à la part, je ne doute pas qu'il ne fût considéré comme imposant une obligation générale aux matelots dans tous les cas de naufrage.

que ells salvar ne poran al senyor de la nau. Encara mes : si, per ventura, la nau no haurá guanyat res, los mariners son tenguts de retre è de donar al senyor de la nau tot ço que haurá despes en vianda de aquell iorn que ells se acordaren, tro fins que ells se partiren de la nau. E açó deuen los mariners pagar, menys de tot contrast, que lo senyor de la nau assats hi pert, pus hi consuma la nau è si metex. E lo senyor de la nau pot, à aquell mariner qui contrast hi meta, alló que à ell ne vendrá que deia pagar per la sua part axí demanar, com si li ú hauria comanat ab carta : è pot ho metre en poder de la senyoria, è aquell mariner deu estar tant prés, tro que haia satisfet de tot ço que à donar haurá à aquell senyor de la nau, ò que se n' sia avengut ab ell. Emperó, si lo senyor de la nau veurá, ò coneixerá, que aquell mariner que li contrastará no ú fará per alguna altra malesa, sino que no ha de que pagar ne entegrar, lo senyor de la nau es tengut que deia esperar per dies è per hores tant tro que ell ho pusca haver guanyat; en axí emperó, que l' mariner es tengut al senyor de la nau de asegurarlo y ab carta ò ab fiançes, perçó que l' senyor de la nau no ú pusca perdre, ell ne los seus. Encara mes, si algú dels mariners perdrá alguna roba à servici de la nau, si la nau guanya, aquella roba deu esser retuda à aquell mariner qui aquella roba haurá perduda, si ell provar ho pot. E si ell provar no ú pot, no li n' es hom tengut de esmena à fer. E si, per ventura, la nau no guanyará, no li es algú tengut d'aquella roba, que ell perduda haurá, de esmena à fer, per testimonis que ell ne donas, car assats hi pert quascú, pusque hi pert son temps è y consuma sa persona. E fon fet perçó aquest capitol, car molt senyor de nau ò leny hauria sa nau vella podrida, è

Encore plus, si, par événement, le navire n'a rien gagné, les matelots sont obligés de payer au patron tout ce qu'il aura dépensé pour vivres, depuis le jour de l'engagement jusqu'au jour qu'ils ont quitté le navire, et de faire ce paiement sans contestation; car le patron y perd assez, puisqu'il consume son navire et son temps. Le patron peut demander en justice au matelot contestant la part dont celui-ci est tenu, de même que s'il lui avoit confié de l'argent par écriture, et, à défaut de paiement, il peut mettre ce matelot au pouvoir de la justice, afin qu'il reste en prison jusqu'à ce qu'il ait payé tout ce qu'il lui doit, ou qu'il ait pris des arrangemens avec lui.

Mais, si le patron voit et reconnoît que le matelot qui élève une contestation ne le fait pas par méchanceté, mais seulement parce qu'il n'a pas de quoi payer, il doit l'attendre un temps suffisant, et lui faire crédit jusqu'à ce qu'il ait gagné de quoi s'acquitter, pourvu cependant que le matelot s'oblige envers le patron par écrit, ou qu'il donne caution, afin que ni le patron ni ses héritiers ne perdent rien.

Encore plus, si quelqu'un des matelots perd quelques effets dans le service du navire, dans le cas où le navire feroit du gain, les effets perdus doivent être payés à ce matelot, s'il peut prouver la perte; et, s'il ne peut la prouver, on n'est pas obligé de l'indemniser. Si, par événement, le navire n'a rien gagné, personne n'est obligé d'indemniser le matelot des effets qu'il aura perdus, quel que soit le nombre des témoins qu'il présente: car chacun y perd assez, puisqu'il y perd son temps et sa peine.

Ce chapitre a été fait parce que beaucoup de patrons qui auroient un navire vieux et pourri, s'ils savoient que les matelots qui

si sabia que l's mariners qui ab ell irien à parts, si ell rompia la nau li fossen tenguts de la nau esmenar, per fort poca de fortuna que fes, ell faria en guisa è en manera que perdes la nau, perçó que ell ne pogues haver d'esmena, mes que no valrien dues naus aytals com aquella. E per aquesta raó los mariners qui van à parts, no son tenguts de esmena à fer à la nau que rota será, sino tant solament del guany que ells ab la nau hauran fet, tot en axí com en lo capitol desusdit es declarat è certificat.

naviguent à la part avec eux devront les indemniser s'il se brisoit, agiroient à la moindre bourrasque (1) de manière que le navire se perdît, afin d'obtenir par le moyen d'une indemnité plus que ne vaudroient deux navires comme celui-là.

Par cette raison, les matelots qui naviguent à la part ne sont pas obligés d'indemniser le navire qui se sera brisé, si ce n'est jusqu'à concurrence du gain fait avec ce navire; le tout ainsi qu'il est déclaré et certifié dans le chapitre ci-dessus (2).

Capitol CCIII [248].

De exarcia tolta per lenys armats.

Si alguna nau ò algun leny irá à parts, è será cas de ventura que aquella nau ò leny qui à parts irá se encontrará ab lenys armats, si aquells lenys armats li tolran, ò se n' portaran vela ò veles, gumena ò gumenes ò ancora ò ancores ò alguna altra exarcia; aquella exarcia deu esser esmenada per tot lo cominal de la nau, è es axí à entendre, que quascú sia tengut de metre en la esmena que per aquella exarcia se haurá à fer, qui tolta li será, per aytantes parts com pendre deu; emperó, es axí à entendre, que la nau ò leny hagues guanyat, è de aquell guany que aquella nau ò leny hagues fet, que sia esmenada aquella exarcia que aquells lenys armats se n' haurien portada. E si, per ventura, lo guany que aquella nau ò leny haurá fet no bastava à aquella exarcia à esmenar, los mariners qui iran à parts no sien tenguts

Chapitre CCIII [248] (3).

Des apparaux enlevés par des navires armés.

Lorsqu'un navire navigue à la part, et par malheur fait rencontre de bâtimens armés, si ces bâtimens lui enlèvent une voile ou des voiles, un câble ou des câbles, une ancre ou des ancres, ou quelques autres apparaux, ces objets doivent être payés par tout l'équipage, c'est-à-dire que chacun doit entrer dans la dépense qu'il faudra faire pour remplacer les apparaux ainsi enlevés, proportionnellement à la part qu'il doit prendre; mais il faut aussi entendre que si le navire a fait du gain, ce gain doit servir à remplacer les apparaux que ces bâtimens armés auront emportés.

Si, par évenement, le gain que ce navire aura fait ne suffisoit pas pour acheter ces apparaux, les matelots qui naviguent à la part ne doivent être obligés à aucune indemnité,

(1) Boucher traduit, *si peu de fortune qu'ils auroient;* ce qui n'a aucun sens et même seroit contraire au texte. *Fortuna* signifie *accident.* Le sens est que le patron de mauvaise foi laisseroit périr son navire au moindre accident.

(2) Aucun chapitre précédent ne contient cette décision; mais on la trouve dans le chapitre suivant.

(3) Manuscrit, chap. CCX. *Si alguna nau ò algun leny irá à parts è será cas de ventura.* Capm. pag. 291. Trad. it. chap. CCXLV. Voir Targa, pag. 134 et 216. Ce chapitre, encore bien qu'il traite d'un cas dans lequel on éprouve des pertes de la part de l'ennemi, n'a point de rapport avec les chap. CLXXXV et CLXXXVI [230 et 231]; il est la continuation du chapitre précédent, relativement aux locations des gens de mer à la part.

de alguna altra esmena à fer, perçó com lo sobredit mariner ne algun altre, com parteix de son alberch, è vá ab algú à guanyar, no ú fa per fé, que per algun cas de ventura que esdevenga à la nau on ell deu anar à guanyar, que la roba que ell iaqueix en casa li hagues aiudar à esmenar, que si ú sabia, mes li valria que romangues. Encara mes, per altra raó, car lo mariner assats hi pert, pusque y pert son temps è y haurá rotes les vestidures è consumades è y haurá consumada sa persona. Emperó, si lo guany que la nau ò leny haurá fet bastará à aquella exarcia esmenar que tolta los será, lo senyor de la nau ò leny, qui aquella esmena haurá presa, deu iurar en presencia de tot lo cominal de la nau ò leny, que ell que la deia cobrar com abans pusca, è que y faça tot son poder. E si ell cobrar la pot ell es tengut de retre tot ço que ell haurá prés dels sobredits mariners en esmena d'aquella exarcia, que aquells lenys armats los havien tolta, sens tot contrast. E si, per ventura, en la nau ò leny haurá alguna partida dels mariners qui ho contrastaran, que aquella exarcia que aquells lenys armats los hauran tolta, que no deia esser esmenada del guany que l' leny fet haurá, perçó car es cas de ventura, no ú deuen fer ne poden. Car si als sobredits mariners ò altres, estant ells en la nau ò leny venia cas de ventura que s'encontrassen ab alguna caxa on hagues moneda, ò alguna altra roba que valgues molts diners, ò ab alguna bala ò ab alguna altra cosa, que à ells tornas à profit; no y hauria algú qui no volgues haver be è entegrament la sua part que pertanyer li n' degues è encara molt mes que pertanyer no li n' deuria, si ell fer ho podia. E donchs en semblant cas, es iusta raó, que axí com quascú volria è demanaria be è entegrament sa part del guany, qui per cas de ventura los seria esdevengut,

parce que ni ces matelots, ni aucun autre, quand il part de chez lui pour aller avec quelqu'un dans la vue de gagner, ne part dans la croyance que, s'il arrive quelque malheur au navire sur lequel il doit aller gagner, les effets qu'il laisse dans sa maison doivent servir à réparer les pertes de ce navire : car, s'il en étoit ainsi, il auroit mieux valu pour lui de rester. Encore plus, par une autre raison, car le matelot perd assez, puisqu'il perd son temps, qu'il aura usé ses habits et consumé sa personne.

Mais, si le gain fait par le navire suffit pour payer les apparaux enlevés, le patron qui se sera fait indemniser doit jurer, en présence de tout l'équipage, qu'il travaillera à recouvrer le montant de la perte le plus tôt possible, et qu'il s'y emploiera de tout son pouvoir. S'il peut le recouvrer, il est obligé de rendre aux matelots tout ce qu'il aura pris pour s'indemniser des apparaux que les bâtimens armés lui avoient enlevés, le tout sans aucune contestation.

Si, par événement, il y a sur le navire une partie des matelots qui prétendent qu'on ne doit pas payer les apparaux que les bâtimens armés ont pris, avec le gain du navire, parce que c'est un fait du hasard, cette prétention ne doit ni ne peut être admise; car, s'il arrivoit à eux ou à d'autres, étant à bord, qu'ils rencontrassent une caisse remplie d'argent, ou quelque autre marchandise qui valût beaucoup, ou bien un ballot, ou quelque autre chose dont ils tirassent profit, chacun d'eux exigeroit bien et entièrement la part qui doit lui en revenir, et même plus, si cela étoit possible.

Dans un tel cas, il est juste qu'ainsi que chacun voudroit et demanderoit bien et entièrement sa part du gain qui leur seroit parvenu, de même chacun est obligé de réparer

tot en axí es raó que quascú sia tengut de fer esmena à aquella perdua que per cas de ventura los será esdevenguda, del guany que ells fet hauran. E per les raons desusdites son fet aquest capitol.

avec le gain fait en commun une perte arrivée par force majeure.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCIV [249].

De roba qui s' banyará en leny descubert.

De mercaders qui nolieiaran, ò metran roba en algun leny descubert; si aquella roba, que en aquell leny descubert será mésa, se banyará ò s' guastará per mar qui al leny entre ò per aigua de pluia; lo senyor de aquell leny no sia tengut de esmena à fer neguna à aquells mercaders, de qui aquella roba será, perçó car no es sa culpa : que aytambé saben los mercaders com ell meteix, que aquell leny, on ells meten la lur roba, es descubert. Mas emperó, si lo senyor del leny descubert es en algun loch que li pogues fer tenda è que no fos tan mal temps que ell la pogues tenir feta, è no li n' fahia; si los mercaders provar lo y poran, ell es tengut de esmena à fer à aquells mercaders per aquella roba que banyada ò guastada será per culpa d'ell, qui no volia tenir la tenda feta. Emperó, si aquell senyor del leny será en algun loch è fará tanta de mar è tant de vent que no la gosas tenir ne pogues, è plovia tant, que la tenda no hagués facultat de tenirla, si aquella roba se banya, ò se guasta per aquestes raons que desus son dites, lo senyor del leny no es tengut de esmena à fer. Encara mes, si aquell leny fará aygua per murades, è per culpa

Chapitre CCIV [249] (2).

De la marchandise qui se mouille dans un navire qui n'a pas de tillac (3).

Lorsque des marchands chargeront des marchandises sur un navire qui n'a pas de tillac (4), si ces marchandises se mouillent ou se gâtent par l'eau de la mer qui y seroit entrée, ou par l'effet de la pluie, le patron ne leur doit aucune indemnité, parce que ce n'est pas sa faute; car les marchands savent aussi bien que lui-même que le navire où ils mettent leurs marchandises n'a pas de tillac.

Mais cependant, si le patron du navire découvert se trouve en quelque lieu où il puisse dresser une tente, et que, le temps n'étant pas assez mauvais pour l'en empêcher, il ne le fasse pas, les marchands qui feront cette preuve contre lui auront droit d'exiger une indemnité pour les marchandises mouillées ou gâtées par sa faute, puisqu'il n'a pas voulu établir une tente (5).

Si le patron étoit en quelque lieu où la force de la mer et du vent l'empêchât de placer une tente, ou s'il pleuvoit tant que la tente n'ait pu soutenir la pluie, il ne doit point d'indemnité pour les marchandises mouillées ou gâtées par les causes ci-dessus.

Encore plus, si le navire faisoit eau par les côtés, par suite de quoi les marchandises

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXI. *De mercaders qui noliejaran ò metran robes en algun leny descubert.* Capm. pag. 147. Trad. it. chap. CCXLVI.

(3) J'ai pensé que cette périphrase rendroit mieux le texte que le mot *découvert* employé par les différens traducteurs.

(4) On a vu dans le chap. CXLI [186] que le patron ne pouvoit, sans le consentement des chargeurs, placer leurs marchandises sur le tillac. Mais, lorsque le navire n'en a point, ils savent à quoi ils s'exposent.

(5) Ce principe est la conséquence de ce qui a été dit chap. XVI et XVIII [61 et 62].

d'aquella aygua que fará per murades, aquella roba se banyará ò s' guastará, lo senyor d'aquell leny es tengut de esmena à fer à aquells mercaders de qui la roba será. E si lo leny no fará aygua per murades, è n' fará per lo pla, si aquell será bo è suficientment be encrostamat; si per aquella aygua que per lo pla fará, se banyará roba è s' guastará, pus lo leny será be è suficientment encrostamat, lo senyor del leny no es tengut de fer esmena à aquells mercaders, de qui aquella roba será, que per aygua de pla será banyada, pus que l' leny be è suficientment será encrostamat. Emperó, si lo senyor del leny prometrá à algun mercader que li metrá è li portará la sua roba sots bon tálem, è lo senyor del leny no la y metrá, ans la metrá en altre loch, si aquella roba que l' senyor del leny haurá promesa de portar sots lo tálem, è no la y haurá mésa ne portada, è aquella roba se banyará è s' guastará, lo senyor del leny es tengut de fer esmena à aquell mercader, de qui aquella roba será, perçó com ell no la haurá mésa sots lo tálem, axí com ell havia convengut à aquell mercader. E si lo senyor del leny la y hagues mésa, axí com promes li havia, è la roba se banyava è s' guastava, lo senyor del leny no li fora tengut de esmena à fer, pus ell haguera ates ço que havia promes à aquell mercader, qui aquella roba li havia liurada, per aquella promissio que feta havia. E axí, si roba se banyará è s' guastará sots lo tálem, lo senyor del leny no li es tengut fer esmena, pus no es sa culpa. Per que guartse tot senyor de leny ia que prometrá als mercaders, que mester es que los ho attena. E per aquesta raó fon fet aquest capitol.

auroient été mouillées ou gâtées, le patron est obligé d'indemniser les marchands à qui elles appartiennent. Si le navire ne fait pas eau par les côtés, mais par le plan, lequel seroit bon et suffisamment caréné, et si cette eau est cause que les marchandises soient mouillées ou gâtées, le patron, pourvu que le bâtiment fût bien et suffisamment caréné, n'est pas obligé d'indemniser les marchands à qui appartiennent ces marchandises, puisque le navire étoit bien et suffisamment caréné (1).

Mais, si le patron promet à quelque marchand de placer et de porter ses marchandises sous bonne tente, et n'en met pas, ou s'il place ailleurs ces marchandises, de manière qu'après qu'il avoit promis de les porter sous une tente elles se mouillent ou se gâtent, il est obligé d'indemniser le marchand à qui elles appartiennent, parce qu'il ne les a pas mises sous la tente, ainsi qu'il en étoit convenu.

Si le patron les avoit placées ainsi qu'il avoit promis, et qu'elles se mouillent ou se gâtent, il ne doit aucune indemnité, puisqu'il a fait exactement ce qu'il avoit promis au marchand qui lui avoit livré ses marchandises par suite de cette promesse.

En conséquence, si des marchandises se mouillent ou se gâtent sous la tente, le patron ne doit pas d'indemnité, puisque ce n'est pas sa faute. Ainsi tout patron doit prendre garde à ce qu'il promettra aux marchands, parce qu'il faut qu'il le tienne.

Tel est le motif pour lequel a été fait ce chapitre (2).

(1) On a vu les mêmes principes dans les chap. XVIII, XIX, XX et XXI [63, 64, 65 et 66]; ils sont puisés dans les fr. 3, § 1, et fr. 5, § 1, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones*, &c., reproduits dans la rubrique XVI du livre II de la coutume de Valence de 1250.

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCV [250].

De pilot.

Senyor de nau ò de leny qui nolieiará ò será nolieiat per anar en algunes parts, en les qualls ell ne hom que en la nau sia no s' certificará que ell hi sapia, è lo senyor de la nau ò leny haurá à logar pilot que hi sapia, è aquell pilot se affermará, è dirá al senyor de la nau ò leny que ell sap è es cert en aquelles parts, on lo senyor de la nau volrá anar. E si aquell pilot dirá que no ha loch envers aquelles parts, on lo senyor de la nau volrá anar ò será nolieiat, que ell tot no ú sapia, è aquell pilot attendrá al senyor de la nau ò leny tot allò que promes li haurá, be è diligentment, lo senyor de la nau ò leny li es tengut de donar tot lo loguer que entre ells será empres sens tot contrast; encara li es tengut de donar mes que promes no li haurá segons la bondat è valor que en aquell pilot será, perçó, car aquell pilot haurá attes al senyor de la nau tot ço que promes li haurá. Emperó, totes les convinençes que entre lo senyor de la nau ó leny è aquell pilot seran empreses, deuen esser totes méses en forma de cartolari de la nau ò leny, perçó que entre lo senyor de la nau ò leny è aquell qui pilot será no pogues haver algun contrast. E si, per ventura, aquell qui pilot será levat, no sabrá en aquelles parts on ell dit è promes haurá è convengut, aquell qui pilot sera més, è qui açó al senyor de la nau ò leny haurá promes, è res no li pot attendre d'açó que promes haurá;

Chapitre CCV [250] (1).

Du pilote.

Le patron qui aura frété son navire pour aller dans des parages où ni lui ni personne qui seroit à bord ne connoît les localités, devra louer un pilote qui en soit instruit.

Si ce pilote assure au patron qu'il n'y a aucun point dans les parages où celui-ci veut aller, qu'il ne connoisse parfaitement, et s'il tient bien et avec diligence tout ce qu'il a promis, le patron doit lui donner tout le salaire dont ils seront convenus, sans aucune contestation; et encore, il doit lui donner davantage, selon le talent et la capacité de ce pilote, parce que ce dernier a exécuté sa promesse.

Mais toutes les conventions faites entre le patron et le pilote doivent être écrites en forme sur le registre du navire, afin qu'il ne puisse y avoir de contestation entre eux.

Si, par événement, celui qu'on aura pris pour pilote ne connoît pas les parages qu'il annonçoit connoître, de manière que cet homme ne puisse tenir rien de ce qu'il a promis, dans un tel cas il doit perdre à l'instant

(1) Manuscrit, chap. CCXII. *Senyor de nau ò de leny qui noliejara ò será noliejara* [*è logará pilots*]. Les mots entre crochets sont ajontés dans la table des rubriques. Capm. pag. 32. Trad. it. chap. CCXLVII. Voir Targa, pag. 47, 162 et 315. Casaregis, disc. XLVI, n. 7; Émérigon, t. I.er, pag. 402 et 403. Ce chapitre n'est pas seulement relatif aux pilotes côtiers, ou locmans, qu'on prend occasionellement pour aborder sur un point périlleux. Il paroît relatif au pilote chargé de diriger le navire pendant toute sa navigation dans certains voyages pour lesquels il ne suffit pas du contre-maître, *notxer,* dont il est parlé chap. XVII [62]. Le Consulat explique très-bien la circonstance dans laquelle un pilote spécial devient nécessaire pour un voyage dans des pays peu connus, et prononce une peine d'autant plus sévère que la confiance a été plus grande. J'ai déjà eu occasion de dire que cette disposition étoit empruntée de l'article 25 des Rôles d'Oléron, dont elle développe et étend les principes. On peut se reporter à la page 28 de ce volume.

aquell qui aytal será, deu perdre lo cap encontinent, sens tot remey, è sens tota mercé. E l' senyor de la nau ò leny pot lo y fer tolre, que no es tengut que n' deman à la senyoria, si no s' vol, perçó com aquell l' aurá enganat è més en iuy de perdre si, è tots aquells que ab ell son, è encara la nau è tot l'haver. Emperó, no sia tan solament en coneguda del senyor de la nau ò leny, ia aquell pilot que será levat, si deu perdre lo cap ò no, ans deu esser en coneguda del notxer è dels mercaders, è de tot lo cominal de la nau. E si tots aquells qui desus son dits, ò la maior partida veuran è conexeran que aquell deia perdre lo cap, ell lo deu perdre; è si à ells no es semblant que l' deia perdre, que no l' perda; mas sie n' fet tot ço que ells ne conexeran, que alló n' deu esser fet, è als no : perçó car si, per ventura, à les vegades hom anava à la voluntat d'alguns senyors de naus ò lenys ells volrien be que alguns de qui ells haguessen desgrat, que haguessen perdut lo cap, è perçó que li n' romangues lo loguer que promes è darli deu; que axí be hi ha senyors de naus ò de lenys qui son rasos de seny com un altre hom; è encara mes, que molts senyor de naus ò lenys son, que no saben que deu anar davant, ne que detras, ne saben que s' vol dir la mar, ne que no. E perçó seria mal fet que hom fos mort per assalt, ò en coneguda tan solament del senyor de la nau ò leny. Per que tot home qui s' met per pilot, se deu guardar ans que s'y meta, que puga è sapia attendre tot ço que prometrá, perçó que la pena que desus es dita no li pogues venir ne altre dan.

la tête, sans aucune rémission et sans aucune grâce. Le patron peut, s'il le veut, la lui faire couper (1), sans qu'il soit nécessaire de s'adresser à la justice, s'il ne le veut, parce que le pilote l'aura trompé et l'aura mis en péril de se perdre, lui et tous ceux qui l'accompagnoient, le navire et toute la cargaison.

Néanmoins le patron ne sera pas seul juge pour décider si celui qui a été pris pour pilote doit perdre la tête; cette mesure doit être résolue par le contre-maître, les marchands et tout l'équipage du navire. Si tous ceux qui viennent d'être désignés, ou la majeure partie, reconnoissent et décident que le pilote doit perdre la tête, il doit la perdre; et s'ils ne sont pas d'avis qu'il la perde, il ne la perdra pas : mais ce qu'ils résoudront sera fait, et rien autre chose; parce que, si des pilotes étoient à la merci des patrons, il pourroit arriver que ceux-ci conçussent le dessein de leur faire perdre la vie pour satisfaire la haine qu'ils auroient contre eux, et aussi afin de conserver le salaire qu'ils leur avoient promis et qu'ils devoient leur donner : car parmi les patrons, comme parmi les autres hommes, il y en a qui manquent de bon sens (2) : et encore plus il y a beaucoup de patrons qui ignorent ce qui doit aller en avant ou en arrière (3), et ce que c'est que la mer. Il seroit donc injuste qu'un homme perdît la vie par le caprice ou par la seule volonté du patron.

Ainsi tout homme qui se fait pilote doit prendre garde, avant de se donner pour tel, s'il peut ou sait tenir tout ce qu'il promettra, afin que la peine ci-dessus ne puisse lui être appliquée, et qu'il n'éprouve aucun autre dommage.

(1) Ici et dans le reste du chapitre, Boucher traduit *tolre lo cap* par *casser la tête;* ces mots signifient, d'après tous les dictionnaires, *couper la tête.*

(2) Boucher traduit ainsi ce passage : *car il y a des seigneurs* (patrons) *qui ont aussi peu de sentiment que d'autres hommes.* On voit quelle absurdité il prête au Consulat, qui, s'il faut l'en croire, n'avoit jamais été bien connu jusqu'à ce qu'il se fût chargé de le traduire.

(3) Boucher traduit, *qui ne savent qu'aller en avant;* c'est un contre-sens. Le Consulat veut peindre l'ignorance de certains patrons, en disant qu'ils ne connoissent ni ce qui doit aller en avant, ni ce qui doit aller en arrière. Une traduction littérale suffisoit.

Capitol CCVI [251].

De guaytes de nau.

Tot senyor de nau ò de leny es tengut que encontinent que partex de allá on haurá levat viatge è haurá feta vela, ell deu partir ses guaytes qui guayten en la nau ò leny, axí be anant ab veles com estant en port ò en plaia ò en sparagol, è axí be en terra de amichs, com de enemichs. E es axí, que aquells qui guayten anant ab veles, si s'adormen à la guayta, de tot aquell iorn no deuen beure vi. E si aquells qui guaytaran en plaia ò en port ò en sparagol, è que sia en terra de amichs, si à la guayta se adormiran, de tot aquell iorn no deuen beure vi ne haver algun companatge. E si, per ventura, será en terra de enemichs, aquells qui à la guayta s'adormiran, si es mariner de proa deu perdre lo vi è lo companatge de tot aquell iorn; è encara que deu esser açotat tot nú per tota la nau, ò deu esser surt en mar tres vegades ab la veta del morgonal, è açó sia en coneguda del senyor de la nau è del notxer, de darli qual se volrá de aquelles dues penes que desus son dites : è si es de popa deu perdre lo vi è tot lo companatge de tot aquell iorn, è deuli esser gitat un cau d'aygua per lo cap en avall. E si alguns d'aquests, qui desus son dits, seran trobats dorments à la guayta de tres vegades en sus, deuen perdre tot lo loguer que haver devia, de tot aquell viatge on seran; è si l'havien hagut,

Chapitre CCVI [251] (1).

Des sentinelles du navire.

Tout patron, aussitôt qu'il partira du lieu où il a entrepris son voyage, ou qu'il aura mis à la voile, doit répartir ses sentinelles pour veiller sur le navire, lorsqu'il sera à la voile comme lorsqu'il sera dans un port, dans une plage, ou dans une cale, et aussi bien en pays d'amis qu'en pays d'ennemis. Si les gens chargés de veiller quand le navire est à la voile s'endorment pendant leur faction, ils doivent être privés de vin toute la journée. Si ceux qui sont de faction lorsque le navire est en plage, en port ou en cale, en pays d'amis, s'endorment pendant leur faction, ils doivent être privés toute la journée de vin et de la distribution des vivres qui accompagnent le pain. Lorsqu'on est en pays d'ennemis, et que les sentinelles s'endorment, si c'est un matelot de proue, il doit subir la même privation, et encore il doit être battu tout nu par tout l'équipage (2) ou bien être plongé dans la mer par trois fois, avec l'alose de l'encochure; ce qui doit être au jugement du patron et du contremaître : si c'étoit un officier de poupe, il doit perdre pour tout ce jour le vin et les vivres qui accompagnent le pain, et l'on doit lui jeter un seau d'eau de la tête aux pieds.

Si quelques-uns des susnommés sont trouvés endormis pendant leur faction plus de trois fois, ils doivent perdre tout le salaire auquel ils auroient droit pour tout le voyage; et s'ils l'avoient touché, ils doivent le rendre ou doivent être plongés dans la mer (3) : il est

(1) Manuscrit, chap. CCXIII. *Tot senyor de nau ò de leny es tengut que encontinent que partex* [*ordonar les guaytas*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 34. Trad. it. chap. CCXLVIII. Voir Cleirac, pag. 76; Targa, pag. 41 et 50. On trouve les mêmes principes dans l'article 16 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340.

(2) Boucher traduit, *aspergés nus avec des seaux d'eau.* Cette peine est effectivement prononcée plus bas : mais ici il n'en est pas question; *açotat,* qui est un mot catalan, signifie *battre.* Ce traducteur a conservé dans la même phrase le mot *morgonal,* qui ne se trouve point effectivement dans les dictionnaires, mais que Capmany, dans sa traduction et dans son petit lexique, rend de la manière qui m'a été indiquée par M. Llobet. Voir, sur le sens du mot *companatge* du texte, la note 3 de la page 136.

(3) Boucher traduit, *jetés à la mer,* et se récrie dans une note contre la cruauté du Consulat. Mais il me semble qu'il n'a pas bien compris les mots *esser gitats en mar,* qui ne signifient, selon moi, rien de plus que les précédens. Le sens que j'ai adopté est conforme à la traduction de Capmany.

deuenlo retre ó deuen esser gitats en mar : è sia en asalt del senyor de la nau è del cominal ò de la maior partida, de darlos de aquestes dues penes qual ell se volran; perçó, car ells meten à iuy è ventura de perdre si meteix è tots aquells qui en la nau ò leny seran. E fon fet perçó aquest capitol.

laissé à l'arbitrage du patron, et de l'équipage, ou de la majeure partie, de leur appliquer celle de ces deux peines qu'ils voudront, parce que ces hommes se sont exposés au risque de se perdre eux-mêmes et tous ceux qui sont à bord.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCVII [252].

De roba trobada.

Roba que será trobada en plaia ò en port ò en ribera, que vaia sobre aygua, ò que la mar la hagues exaugada en terra aquell qui trobará aquella en plaia ò en port ò en ribera, ab que la mar no la hagues exaugada en terra, ne deu haver la meytat de trobadures, en aquesta guisa que ell la deu presentar à la senyoria; è la senyoria deula tenir manifesta à tot hom un any è un dia. E si era roba que guastar se pogues, deu esser venuda, è lo preu que d'aquella roba se haurá hagut, deu esser manifestat axí com desus es dit. E si passat aquell temps, de roba que axi será trobada ò del preu que de aquella se haurá hagut, senyor no haurá vengut, là donchs la senyoria deu donar à aquell qui trobada la haurá, la meytat per ses trobadures, è de la meytat que romandrá deu fer la senyoria dues parts, è potse n' pendre la una part, è l'altra que roman, deu la donar per amor de Deu, là on à ell ben vist será, per anima de aquell de qui estada será. E si, per ventura, aquella roba qui trobada será, la mar la haurá exaugada en terra, aquell qui la trobará, ne deu haber trobadures convinents, segons que à aquells bons homens d'aquell loch on será trobada, vist será. Emperó, deu

Chapitre CCVII [252] (2).

Des marchandises trouvées.

Lorsque des marchandises seront trouvées en port, ou en plage, ou en cale, soit qu'elles flottent sur l'eau, soit que la mer les ait jetées au rivage, celui qui les trouvera en plage ou en port, ou sur le rivage, sans que la mer les ait jetées à terre, doit en avoir la moitié pour récompense, sous la condition de les présenter à l'autorité; et l'autorité doit les tenir à l'examen de tout le monde pendant un an et un jour. Si c'étoient des marchandises susceptibles de se gâter, elles doivent être vendues, et le prix qui en résultera doit rester déposé comme il a été dit ci-dessus. Si, passé ce temps, il ne s'est présenté aucun propriétaire des marchandises trouvées ou du prix qu'elles ont produit, l'autorité doit en donner la moitié pour récompense à celui qui les a trouvées, et de la moitié qui restera il doit être fait deux portions, dont elle peut garder l'une, et l'autre doit être donnée, pour l'amour de Dieu, là où il sera convenable, à l'effet de prier pour l'ame de celui à qui elles auront appartenu.

Si, par événement, ces marchandises trouvées ont été jetées par la mer sur le rivage, celui qui les trouvera doit recevoir une récompense suffisante, selon qu'il semblera aux prud'hommes du lieu où elles ont été trouvées; puis on doit agir dans ce cas de

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXIV. *Roba qui será trobada en port ò en plage ò en ribera.* Capm. pag. 253. Trad. it. chap. CCXLIX. Voir Cleirac, pag. 89 et 91; Targa, pag. 163, 166 et 168. On trouve le principe de ce chapitre dans le chap. XLVI de l'Assise des Bourgeois, et dans les art. 42 et suivans des Rôles d'Oléron.

esser axí fet d'aquesta qui será axí trobada com es ia dit desus d'aquella altra, è axí fetes parts d'açó que à la senyoria romandrá. Emperó, si alguna roba será trobada en golf ò en mar deliura, aquella deu esser partida axí com en un capitol desusdit es ia contengut, perque ara no ho cal dir, ne recapitular; ò si, per ventura, roba será trobada qui iaurá à fons, aquella aytal que sobre aygua no irá, ne y poria anar, aquella no deu esser venuda ne alienada; perçó com roba que iaurá à fons, totavia espera son senyor, deuen ne esser donades trobadures convinents à aquell qui la trobará à coneguda de la senyoria, è de dos bons homens de la mar, qui sien dignes de fé è que ú sapien be è diligentment departir; è la senyoria deu tenir tota aquella roba manifesta, ò lo preu d'aquella, si será roba que s' pogues affollar. E si al temps de la usança ò de la costuma que l' senyor haurá stablida en aquell loch, on aquella roba será trobada, demanador ò senyor no li haurá vengut ne exit, la sobredita senyoria deu fer crida publica per trenta dies. E si senyor algú haurá exit à aquella roba, que li sia liurada; si no, sia departida axí com desus es dit en aquell capitol meteix de roba que surará è irá sobre l'aygua, axí deu esser fet de aquesta meteixa pus que l' temps será passat que l' senyor hi haurá posat. Emperó, es axí à entendre que aquell ò aquells qui la desusdita roba trobaran, è la hauran trobada, que la deuen haver manifestada à la senyoria del loch on la dita roba será trobada, dins tres dies, si en loch ne seran è dit à la senyoria. E si dins tres dies no la han presentada, deuen ho fer dins sis dies, è si dins los sis dies no la poran haver presentada à la senyoria, deu fer en axí, per malicia à sobrar è per dans è per greuges è per messions esquivar

même qu'il a été dit pour le précédent, et faire le même partage de ce qui restera au pouvoir de l'autorité. Mais, si l'on trouve quelques marchandises dans un golfe ou en haute mer, elles doivent être réparties de la manière qui a été expliquée dans un des chapitres précédens, dont il ne faut plus parler à présent (1); ou si, par événement, on trouve des effets au fond de la mer qui ne flottent ni ne peuvent flotter, ils ne doivent être ni vendus ni aliénés, par ce que les effets qui sont au fond de la mer attendent toujours leur maître; il doit être donné récompense suffisante à celui qui les a trouvés, suivant la prudence de l'autorité locale et de prud'hommes de mer dignes de foi et suffisamment instruits; l'autorité doit conserver tous ces effets, ou bien leur prix, si c'étoient des objets susceptibles de se gâter.

Si, pendant le délai fixé par l'usage ou la coutume que l'autorité aura établie dans le lieu où ces effets ont été trouvés, aucun réclamant ni maître ne se présente, cette autorité doit les faire proclamer par le crieur public pendant trente jours. S'il se présente quelque maître de ces effets, ils lui seront délivrés, sinon ils seront répartis comme il a été dit dans le chapitre qui parle des effets qui surnagent et vont sur l'eau (2): il en doit être de même de ceux-ci, puisque le temps établi par l'autorité se sera écoulé.

Mais il faut entendre que celui ou ceux qui trouveront ou auront trouvé ces effets doivent les déclarer à l'autorité du lieu où ils les auront trouvés, dans trois jours, s'ils sont en un lieu où il y ait un magistrat.

S'ils n'ont pu les présenter dans trois jours, ils doivent le faire dans six jours; et s'ils ne peuvent pas les présenter à l'autorité dans six jours, on doit, pour prévenir la mauvaise foi et les préjudices, exiger que celui ou ceux qui les auront trouvés les déclarent et présentent dans dix jours. S'ils ne les ont

(1) Le chapitre auquel on renvoie est sans doute le CXV [160] ci-dessus.

(2) Je ne connois pas d'autre chapitre qui parle d'objets trouvés nageant sur l'eau que le chap. CXV [160].

à aquell ó aquells qui la dita roba hauran trobada, que la haien manifestada è presentada dins deu dies. E si dins los deu dies no la hauran manifestada, ne y será aquell de qui la roba será, la senyoria per ell deman, è pusca demanar la dita roba, que axí com desus es dit será estada trobada, à aquell ò aquells qui trobada la hauran per ladronici, è estar à mercé de la senyoria; è encara, que deuen perdre tot lo dret que de la dita roba devien haver per raó de les dites trobadures. Salvo emperó, que si aquell ò aquells que la dita hauran trobada, axí com desus es dit, è dins los deu dies no la hauran presentada à la dita senyoria, segons desus es dit, si ells iusts casos ò iustes raons amostrar poran, per que ells la dita roba no haguessen poguda presentar ò manifestar à la dita senyoria dins los deu dies, deuenlos esser rebudes; en axí emperó, que si los casos è les raons desus dites è posades ells en ver metre les poran; si no, que la senyoria pusca enantar contra ells, segons que desus es dit, en la forma dita desus. Emperó, si la dita roba que será stada trobada, será stada perduda un any haura è un dia, è passat l'any è lo dia la dita roba será stada trobada, aquell de qui era la dita roba, no n' pot res demanar, ans deu esser d'aquell ò aquells qui la hauran trobada, è aquell de qui era la roba no n' pot res demanar. E es raó car no es roba al mon qui haia stat un any sots aygua, ò pres de aygua, ò sobre aygua per lo dit temps, que aquell de qui stada será pogues iustament coneixer algun senyal perque pogues dir que la dita roba fos stada sua, si donchs no ú fahia per arbitre, salvo ferro ò açer ò altre metall; è axi la dita roba, que axí com desus es dit será trobada, deu esser de aquell qui trobada la haurá. Emperó, si aquell qui la dita roba esser sua dirá, fará fé que sua es, e sua fó, deuli esser deliurada, ell emperó faent satisfacció à aquell qui tro-

pas présentés dans les dix jours, l'autorité du lieu, en cas d'absence de celui à qui ils appartiennent, peut les réclamer, comme objets volés, de celui ou de ceux qui les auront trouvés. Ces personnes doivent être à la merci de l'autorité, et encore elles doivent perdre tout le droit qu'elles auroient eu sur les effets à titre de récompense.

Cependant, si celui ou ceux qui ont trouvé ces effets, et ne les auront pas présentés à l'autorité dans dix jours, comme il est dit, peuvent donner des motifs et raisons légitimes qui les en aient empêchés, on doit admettre ces excuses, pourvu toutefois qu'ils puissent les justifier suffisamment; sans quoi l'autorité pourra procéder contre eux de la manière dite ci-dessus.

Mais, si les effets ont été perdus depuis an an et un jour, et qu'après ce temps ils aient été trouvés, celui à qui ils appartenoient ne peut rien en demander; au contraire, ils doivent appartenir à ceux qui les ont trouvés, sans que l'ancien propriétaire puisse en rien réclamer. Cela est juste : car il n'y a point dans le monde d'effets qui, ayant été pendant un an sous l'eau, ou près de l'eau, ou sur l'eau, puissent, après un temps si long, être justement reconnus à quelque marque d'après laquelle celui qui les réclame puisse dire que ces effets lui ont appartenu, à moins qu'il ne les fasse reconnoître par experts; excepté le fer et l'acier, ou autre métal : ainsi les effets qui auront été trouvés comme il a été dit, doivent appartenir à celui qui les a trouvés.

Mais, si celui qui dira que ces effets lui appartiennent, jure qu'ils sont à lui et qu'ils lui ont appartenu, ils doivent lui être délivrés, en récompensant cependant celui qui

bada la haurá à sa voluntat, si aquell qui trobada la haurá fer ho volrá, que en altra manera senyoria no l' ne deu destrenyer, si donchs aquell qui la dita roba demanará, provar ò en ver metre no porá per testimonis dignes de fé la dita roba esser sua. E si axí com desus es dit, en ver metre porá la dita roba esser sua, è de tot en tot la dita roba ell cobrar volrá; ell es tengut de donar è de pagar à aquell qui trobada la haurá, tots dans è tots destrichs è interessos, que en ver metre porá, quc per culpa de la roba desusdita li seran esdevenguts è haguts de haurá à sostenir, à coneguda de la dita senyoria è de dos bons homens qui sien dignes de fé. E si de la dita roba que trobada será, aquell ò aquells qui trobada la hauran, se n' serviran ò guanyaran è n' afran algun guany, si los dits qui la dita roba hauran trobada, se n' seran servits ò n' hauran fet algun guany, si ells demanaran les dites trobadures, deuen los esser donades segons que es costumat, è lo dit guany ò servey que de la dita roba hauran hagut ò fet, deu los esser més en compte de les dites trobadures. E per los raons desusdites fó fet aquest capitol.

les aura trouvés, à sa volonté; pourvu néanmoins que ce dernier consente à rendre les effets trouvés, car autrement l'autorité ne peut l'y forcer, dès que le demandeur ne peut pas prouver et certifier par des témoins dignes de foi qu'ils lui appartiennent.

Si, comme il a été dit, il peut justifier que les effets sont à lui, et s'il veut les recouvrer entièrement, il est obligé de donner et de payer à celui qui les a trouvés tous les dommages, préjudices et intérêts que ce dernier pourra justifier avoir éprouvés ou soufferts à l'occasion de ces marchandises, d'après la fixation de l'autorité locale et de deux prud'hommes dignes de foi.

Si celui ou ceux qui auront trouvé ces effets s'en servent ou en tirent quelque gain, et néanmoins demandent la récompense dont il a été parlé, elle doit leur être donnée, comme il est accoutumé; mais le gain ou service qu'ils auront tiré des effets trouvés, doit leur être précompté sur cette récompense.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCVIII [253].

De convinença feta en golf, ó en mar deliura.

Si alguna convinença ò promissió ò obligació será feta de uns à altres en golf ò en mar deliura ò en altre loch de mar, salvo que la nau ò leny no sia en loch que tenga prois ò rayaire en terra, per qualsevol raó que será feta la convinença ò promissió, no deu haver valor, perque à les vegades van en naus ò

Chapitre CCVIII [253] (2).

De la convention faite dans un golfe ou en haute mer.

Lorsqu'une convention, ou promesse, ou obligation a été faite entre quelques personnes dans un golfe, ou en haute mer, ou en autre lieu de la mer, pour quelque cause que cette convention ou promesse ait été faite, elle ne doit avoir aucune valeur, à moins que le navire n'eût un câble ou une palanque attachée à terre. En effet, il y a quelquefois sur les navires des marchands, d'honnêtes

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXV. *Si alguna convinensa ò promissió ò obligació será feta de diners.* Capm. pag. 110. Trad. it. chap. CCL. Voir Cleirac, pag. 91; Targa, pag. 176; Valin, t. II, pag. 469. On doit rapprocher ce chapitre des exceptions prononcées par les chapitres XLV, L. LIV, LVI et CCXLVII [90, 95, 99, 101 et 292].

lenys mercaders ò homens honrats, è molts d'altres à qui fa mal la mar ò han algun greuge en si metexs, è si ells podien exir en terra, on poguessen esser aleviats d'aquells greuges ò de aquell enuig que ells en si metexs han, si ells havien mil marchs de argent tots mil los prometrien à algú qui l's demanas è que l's posas en terra. Per aquesta raó no deu haber valor. Hoc, encara mes : si, per ventura, se encontraran ab alguns lenys armats, si per promissió ò per convinença ò per obligació que ells los faessen, se podien tolre d'aquells lenys, els farien convinença ò promissió, perçó que ells no l's faessen mal, de mes que, per ventura, no l's porien attendre per la paor que haurien d'els; è per esta raó, promissió ne convinença feta per paor ò per força, no val ne deu valer per neguna raó. Mas emperó, si nau ò leny tendrá prois ò rayaire en terra, tota convinença, que será feta de uns à altres, en qualsevulla guisa que sia feta, val è deu valer. Emperó, si la nau ò leny será en golf ò en mar deliura, ò en qualche altre loch se vulla sia de mar, è que tenga prois en terra ò no, è aquells qui en la nau seran, faran alguna convinença ò promissió, deu haver valor per estes quatre raons, ço es à saber : per fet de get ò si per fortuna de mal temps, ò per que altre cas ò ventura sia, que la nau ò leny ne vaia en terra, ò per qualche convinença que mercaders façen de fer esmena à nau ò leny per alguna raó, ò per viatge à cambiar, è que l'escrivá sia present è tantost com la nau ò leny tendrá prois en terra, que encontinent ho pense de escriure en lo cartolari. E per aquestes raons desusdites, neguna convinença feta en golf ò en mar deliura ò en qualse-

gens et beaucoup d'autres auxquels la mer fait mal, ou qui éprouvent quelque peine intérieure; et pour aller à terre où ils espèrent être soulagés de ces maux ou de cet ennui, eussent-ils mille marcs d'argent, ils en promettroient la totalité à celui qui les leur demanderoit pour les mettre à terre. Par cette raison, la promesse ne doit avoir aucune valeur (1).

Encore plus, si, dans le cas de rencontre avec quelques bâtimens armés, ils pouvoient, au moyen d'une promesse, ou d'une convention, ou d'une obligation qu'ils consentiroient, se soustraire à ces bâtimens, la peur leur feroit souscrire, pour éviter le danger, des conventions ou promesses plus fortes que ce qu'ils seroient en état de tenir; et, par cette raison, la promesse ou convention faite par peur ou par force ne vaut ni ne doit valoir par aucune cause. Cependant, si un navire a câble ou palanque en terre, toute convention qui sera faite des uns aux autres, de quelque manière qu'elle soit faite, vaut et doit valoir.

Mais, si, le navire étant dans un golfe ou en haute mer, ou en quelque autre lieu de la mer que ce soit, qu'il ait câble à terre ou non, ceux qui seront à bord font quelque convention ou promesse, elle doit valoir dans les quatre cas suivans, savoir : pour cause de jet; ou si par mauvais temps ou quelque autre malheur le navire échoue; ou si les marchands conviennent d'indemniser un navire par quelque raison; ou pour changer le voyage : pourvu que l'écrivain soit présent, et qu'aussitôt que le navire aura câble en terre, il ait soin d'écrire la convention sur le registre.

Et, par les raisons ci-dessus, aucune convention faite en un golfe ou en haute mer, ou en quelque autre lieu que ce soit, ne doit

(1) Casaregis me paroît s'être trompé dans l'explication qu'il a donnée de ce chapitre. Il réduit la nullité des obligations contractées en pleine mer aux cas où elles sont l'effet de l'ennui ou de la crainte. Ce n'est point ce que décide le Consulat. Il parle de ces circonstances, comme pouvant être la cause des promesses; mais, quelles qu'elles soient, il les annulle hors les cas d'exception qu'il indique plus bas.

vulla altre loch sia, no deu haver valor, salvo per les quatre raons que ia son en aquest capitol desus declarades è certificades. Emperó, si la nau ò leny será en fou ò en stany, tota convinença que aquells faran qui seran en la nau ò leny deu esser tenguda per ferma, tenga prois en terra ò no : perçó com qui es en stany ò en fou, aytant val com si era en terra que assats es en terra, pus que mal temps no l' ne pot gitar, ne li pot algun dan fer.

valoir, excepté pour les quatre raisons déclarées dans ce chapitre. Mais, si le navire est dans une cale ou dans une digue, toute convention que feront ceux qui seront dans ce navire, doit être tenue pour valable, qu'il ait câble à terre ou non; parce que celui qui est dans une cale ou dans une digue est réputé à terre; car il est suffisamment à terre, puisque le mauvais temps ne peut l'en faire sortir ni lui causer aucun dommage.

Capitol CCIX [254].

De convinences entre patró è mercaders è mariners.

Qualque convinença que senyor de nau ò leny fará ò haurá feta à mercaders ò à sos mariners ò ab alguns que sien ò seran tenguts de sa nau ò leny, aquella es mester que l's attena, sens algun contrast. E si, per ventura, lo dit senyor de la nau ò leny la dita convinença ò promissió attendre no l's volrá; ell los es tengut de restituir tot dan, que l's desusdits ne sostendran ò n'hauran sostengut ò n'esperan à sostenir, sens tot contrast, si la dita nau ò leny ne sabia esser venuda; salvo emperó, tot empediment que per iusta raó venir y pogues ò y fos esdevengut, per lo qual lo dit senyor de la nau ò leny no hagues attes ò no hagues pogut attendre la dita convinença ò promissió à tots los desusdits. E per semblant los dits mercaders è mariners è tots aquells qui de la dita nau ò leny seran tenguts, son tenguts è obligats de attendre al dit senyor de la nau ò leny tota convinença ò promissió que ab ells haien empresa, sens tot contrast. E si, per ventura, la dita convinença ò promissió attendre no li volran; si los dits han alguns

Chapitre CCIX [254] (1).

Des conventions entre le patron, les marchands et les matelots.

Quelque convention qu'un patron fasse ou ait faite avec des marchands, ou avec ses matelots, ou avec quelque autre personne attachée à son navire, il doit l'exécuter sans aucune contestation. Si, par événement, le patron ne veut pas la tenir, il doit leur payer tous les dommages-intérêts résultant du tort qu'ils éprouveront, auront éprouvé ou pourroient éprouver dans la suite, sans aucune contestation, quand même le navire devroit être vendu; sauf cependant les cas où de justes causes l'empêcheroient ou l'auroient empêché de remplir ses obligations envers ceux à qui il avoit promis.

De la même manière, les marchands, matelots, et tous ceux qui sont à bord, doivent remplir envers le patron tout engagement qu'ils auront contracté à son égard, sans aucune contestation.

S'il arrive qu'ils ne veuillent pas tenir leur convention ou promesse, leurs biens, s'ils en ont, doivent être vendus pour acquitter

(1) Manuscrit, chap. CCXVI. *Qualque convinença senyor de nau ò de leny fará ò aurá feta* [*à mercaders ò à mariners aquella se deu tenir*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 195. Trad. it. chap. CCLI. On peut rapprocher ce chapitre des XIII, CLXXVIII, CLXXIX et CLXXX [58, 223, 224 et 225] sur la preuve, et du chap. CCXLVII [292].

bens deuen esser venuts per restituir lo dan, per la dita convinença ò promissió sostengut ò per sostenir, sens tot diffugi. E si los dits lurs bens al dit dan, per la dita convinença ò promissió sostengut ò à sostenir, à restituir no bastaran; si los dits son aconseguits, deuen esser presos, è mésos en poder de la senyoria, è star tant è tant longament en la dita presó, tro que haien entegrat al dit senyor de la nau tot lo dan desus dit, ò que se n' sien avenguts ab lo dit senyor de la nau ò leny à la sua voluntat : salvo emperó, que l' desusdit empediment no l's ho hagues tolt ò vedat que ells no haguessen pogut attendre la dita convinença ò promissió al dit senyor de la nau ò per culpa d'ells no fos romas, que ells no haien ò no haguessen attesa la dita convinença ò promissió, segons que desus es dit. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

le dommage souffert ou à souffrir par l'inexécution de cette convention ou promesse, sans aucun retard. Si leurs biens ne suffisent pas pour payer le dommage occasioné par l'inexécution de cette convention, ils doivent, si on peut les atteindre, être arrêtés, mis entre les mains de la justice, et rester en prison jusqu'à ce qu'ils aient remboursé le patron, à sa volonté; sauf toutefois le cas où une force majeure les auroit empêchés de tenir leur engagement ou promesse envers le patron, ou si l'inexécution ne provenoit pas de leur faute, ainsi qu'il a été dit.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCX [255].

De comanda feta à us de mar.

Si algú comanará à altre roba (la roba es entendre mercaderia) amigablement ab carta ò menys de carta è sens convinença alguna, que no será empresa entre ells, sino tan solament que aquell qui la comanda reb, que la reb à us è costum de mar è à risch de mar è de males gents, è ell que la deu vendre en qualche loch que ell fará port ab la dita mercaderia en aquell present viatge, en lo qual ell haurá rebuda la comanda, è vendrá tot axí com mils porá, è segons que entre ells será empres. Mas emperó, si entre ells no será empres, aquell qui la comanda portará, que deu haver per son maltret, ni que

Chapitre CCX [255] (2).

Des commandes faites suivant l'usage de la mer.

Lorsque quelqu'un a donné en commande quelque *robe* (par *robe* il faut entendre de la marchandise) à l'amiable, avec ou sans écriture, s'il n'a prescrit aucune condition, mais seulement si celui à qui la commande est confiée l'a reçue suivant l'usage et coutume de la mer, et sauf tous risques de mer ou de méchantes gens, ce dernier doit la vendre en tout lieu où il abordera avec les marchandises, dans le même voyage où il aura reçu la commande, et faire cette vente le mieux qu'il pourra et de la manière dont ils seront convenus.

Cependant, s'il n'a été rien expliqué sur ce que doit avoir pour sa peine celui qui aura reçu la commande, il ne doit en retenir

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXVII. *Si algù comenarà à altra roba, roba es entendre mercaderia* [*que li deu dar per sos treballs, si convinença entre ells alguna no serà*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 167. Trad. it. chap. CCLII. Voir Cleirac, pag. 36; Valin, t. II, pag. 268. Ce chapitre a été emprunté de l'article 17 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258, et doit être réuni aux chap. CLXV [210] et suivans relatifs aux commandes.

no; si entre ells empres no será, aquell qui la comanda se n' haurá portada, no se n' deu res retenir, pus que entre ells empres no será, ans es tengut de donar è de retre tot ço que de la roba haurá hagut, encontinent que tornat será de aquell viatge, per lo qual ell se n' haurá portada la dita comanda. Emperó aquell de qui la comanda será, es tengut de donar al comandatari, qui la sua comanda haurá portada è arribada, per lo seu maltret, segons que guanyará, è segons lo maltret que aquell hi haurá hagut. E açó deu esser en son cosiment è à sa coneguda, è lo comandatari no l' pot d'als destrenyer. Per que tot comandatari se guart è s' deu guardar, com reb comanda de algú, è ia com fará ses fahenes è com no, perçó que no haia à venir en cosiment, ne en coneguda de aquells qui les comandes li faran, per raó del seu maltret. E à aquesta raó que desus es dita de roba, à aquesta metexa son è deuen esser aquells qui prenen comanda de diners.

rien, puisqu'il n'y a pas été autorisé; au contraire, il est tenu de rendre et de donner tout ce qu'il aura tiré des marchandises aussitôt qu'il sera de retour du voyage pour lequel il a emporté la commande.

Mais celui à qui cette commande appartenoit est obligé de payer au preneur qui aura porté et conduit sa commande, un salaire pour son travail, en raison du gain qu'il a fait et de la peine que l'autre aura prise. Cela est laissé à son arbitrage et à sa décision, et le preneur ne peut le forcer à autre chose. En conséquence, que tout preneur prenne bien garde de quelle manière il reçoit une commande de quelqu'un, et de quelle manière il y consacrera ses soins, afin de ne pas rester à la merci et à la discrétion de ceux qui lui auront confié des commandes.

La règle qui vient d'être donnée pour les marchandises doit être suivie à l'égard de ceux qui reçoivent des commandes d'argent.

Capitol CCXI [256].

De patró qui vendrá la nau, sens sabuda dels personers.

Si algun senyor de nau ò leny vendrá la sua nau ò leny sens voluntat è sens sabuda dels personers, ell es tengut encontinent que ell venuda la haurá, de tornar è retre compte à sos personers, è de retre è donar tot ço que à quascú vendrá per la sua part, si ells pendre ho volran. E si los personers pendre no ú volran, ell los es tengut de retre è de tornar en lur poder aquella nau ò aquell leny, que ell venut haurá sens voluntat è sens sabuda d'ells. E si aquella nau ò leny no l's pot tornar en poder, ell los es tengut de

Chapitre CCXI [256] (1).

Du patron qui vendra le navire à l'insu des actionnaires.

Le patron qui vendra son navire sans la volonté ou la connoissance des actionnaires, est obligé, aussitôt qu'il l'aura vendu, de retourner, de leur rendre compte, et de donner à chacun tout ce qui lui reviendra pour sa part, s'ils veulent le recevoir. Si les actionnaires ne veulent pas le recevoir, il doit leur rendre et remettre le navire qu'il a vendu sans leur volonté et connoissance.

S'il ne le peut, il doit leur en rendre et donner un aussi bon, ainsi que le gain qu'il

(1) Manuscrit, chap. CCXVIII. *Si algun senyor de nau o de leny vendrá la sua nau ò l'seu leny* [*sens sabuda de sos personers*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. pag. 308. Trad. it. chap. CCLIII. Le principe de ce chapitre peut avoir été emprunté de l'article 1.er des Rôles d'Oléron. Voir le chap. CXCIV [239].

retre è de tornar aytan bona nau ò aytan bon leny com aquell era, è lo guany que fet poguerá haver ab aquell leny ò se n' haurá avenir ab ells, axí com mils pusca. E si entre ells no se n' poran avenir, duen hi metre dos bons homens qui sien dignes de fé, è aquells que l's ho departesquen; è qualsevol cosa que aquells ne diran è conexeran, allò n' deu esser seguit. Emperó, si com lo senyor de la nau ò leny haurá feta la venda, axí com desus es dit, à la maior força dels personers plaurá aquella venda; lo senyor de la nau ò leny, qui venut será, no l's es de res als tengut, sino de donarlos ço que à quascú pertanyerá, pus la maior força dels personers s'y accordaran. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò leny, qui venut será, no vendrá ne tornará à retre compte à sos personers, ne encara per donar sa part à quascú, d'açó que de la venda de la nau ò leny los pertanyerá, è ell se n'irá devés altres parts; si ell es aconseguit, ell es tengut de retre è donar à aquells personers tot ço que de la venda de la nau ò leny los pertanyerá è encara tot aytant com los personers diran per lur sagrament, que aquella nau ò aquell leny poguera haver guanyat. E si ell no ha de que l's puxa satisfer ne entregar, deu esser prés è més en poder de la senyoria è star tant prés, tro que haia satisfet à aquells seus personers d'aquella demanda que ells li fan ò que se n' sia avengut ab ells. E si, per ventura, aquell qui la nau haurá venuda, no será trobat, è los personers trobaran aquella nau ò leny que l's será stat levat, ells lo s' poden pendre è demanar ab la senyoria, è la senyoria deula l's deliurar; ells emperó, demonstrant que lur fos, per testimonis ò per cartes, si donchs aquell qui comprat l' haurá no podia mostrar carta,

auroit pu faire avec ce navire, à moins qu'il ne s'accorde avec eux le mieux qu'il pourra. S'ils ne peuvent pas s'accorder, ils doivent s'en rapporter à deux prud'hommes arbitres qui soient dignes de foi, lesquels doivent décider; et, quelque chose que ces prud'hommes fassent et décident, cela doit être suivi.

Mais, si la vente que le patron aura faite, comme il a été dit, plaît à la majorité des actionnaires (1), le patron n'est tenu envers eux à rien autre chose qu'à leur donner ce qui reviendra à chacun, puisque la majorité des actionnaires a approuvé ce qu'il a fait. Si, par événement, le patron qui aura vendu ne revient pas pour rendre compte à ses actionnaires, ni même pour donner à chacun la part qui lui appartiendra dans le prix de vente du navire, mais s'en va en d'autres pays; dans le cas où il pourroit être pris, il est obligé de rendre et de donner à ses actionnaires tout ce qui reviendra à chacun du prix de la vente du navire, et encore tout autant que les actionnaires déclareront sous serment que ce navire auroit pu gagner. S'il n'a pas de quoi les satisfaire et les rembourser, il doit être arrêté, mis au pouvoir de la justice, et rester en prison jusqu'à ce qu'il ait payé à ses actionnaires la somme qu'ils lui demanderont, ou qu'il se soit accommodé avec eux.

Si, par événement, on ne peut saisir le patron qui aura vendu le navire, les actionnaires qui trouveront ce navire, dont la vente aura été faite malgré eux, peuvent le saisir, et porter plainte à la justice, qui doit le leur délivrer, pourvu cependant qu'ils prouvent par écrit ou par témoins qu'ils en étoient les propriétaires, et que, de son côté, l'acheteur ne puisse prouver par écrit que celui qui lui a vendu le navire avoit pouvoir

(1) Boucher traduit, *si le seigneur* (patron) *a fait publiquement la vente à la majeure partie des participans*. Le contre-sens est évident. Comment le patron auroit-il pu vendre *publiquement* le navire à la majorité des actionnaires, puisque précisément on suppose qu'il l'a vendu en leur absence. Le texte dit *plaurà*, c'est-à-dire, *si la vente plaît*, autrement, *si la majorité l'approuve*.

que aquell qui la dita nau li haurá venuda ò leny, hagues dels personers loch que la pogues vendre è fer à sa voluntat: per que quascú se guart è s' deu guardar, com comprará nau ò leny è com no, perçó que dan algú no li n' pusca venir. Emperó, si ell la vendrá per vellesa que la nau ò leny hagues, ò emprestadors la faran vendre per prestech que aquells hi haguessen fet à ops de coses que fossen necessaries à la nau ò leny, aquell qui senyor ne será, no sia tengut sino en axí com en lo capitol qui parla de fet de adob de nau ò leny es ja dit è certificat.

des actionnaires pour le vendre et agir à sa volonté. En conséquence, que chacun prenne garde comment il achetera un navire, afin qu'il n'éprouve aucun dommage.

Mais, si le patron vend le navire parce qu'il seroit trop vieux, ou si des prêteurs le font vendre à cause de quelque prêt qu'ils auroient fait pour fournir des choses nécessaires à ce navire, le patron n'est obligé que de la manière qui a été expliquée dans le chapitre qui traite du radoub d'un navire (1).

Capitol CCXII [257].

De roba amagadament mésa en nau.

Si algun mercader ò mercaders nolieiaran à algun senyor de nau ò leny bales ò farcells ò qualsevol altra cosa, è los mercaders metran ò faran metre en aquells faixs, bales, farcells ò caxes ò altra roba que sia, en mitgs del un d'aquells ò de tots, alguna cosa amagadament axí com es, or, argent, moneda, perles, ceda ò altra roba nobla ò mercaderia que ells se volran, è alló que dins aquella faixs, bala ò farcell, caxa ò qualque altra roba se sia que ells amagadament dins aquells faixs hauran mésa: que no ú diran, ne ho demostraran com nolieiaran al senyor de la nau ò al notxer ò al guardiá ò al escrivá d'aquella nau, en que ells ho metran, sia que la nau ò leny haurá à gitar ò li vendrá cas de ventura, que n'irá en terra è s' romprá; si aquell faix ò bala ò farcell ò caxa ò altra roba, en que alló que desus es dit será, se gitará; en fet

Chapitre CCXII [257] (2).

Des marchandises mises frauduleusement dans un navire.

Si un marchand ou des marchands étant convenus avec un patron qu'il transportera des balles ou ballots, ou quelque autre chose, mettent ou font mettre frauduleusement dans ces paquets, balles, ballots, caisses ou autre marchandise que ce soit, au centre de l'un d'eux ou de tous, quelque chose, par exemple de l'or, de l'argent, des perles, de la soie, ou autres effets précieux, ou des marchandises quelconques, sans déclarer au patron, au contre-maître, au gardien ou à l'écrivain, ce qui étoit placé dans ces paquets; lorsque le navire sera obligé de faire jet ou qu'il lui arrivera malheur, qu'il échouera ou se brisera, les paquets, balles, ballots, caisses ou autres effets dans lesquels les objets précieux auront été cachés, ne doivent, s'ils sont jetés, être comptés que tels qu'ils ont été déclarés, quand même les chargeurs présenteroient des témoins qui diroient qu'ils avoient vu y mettre des choses précieuses; puisqu'ils ne les ont ni montrées ni déclarées au patron, au contre-maître, au gardien, à l'écrivain, et qu'il n'en est pas fait mention sur le registre. Si le navire

(1) Ce chapitre est le CC [245] ci-dessus.

(2) Manuscrit, chap. CCXIX. *Si alcuns mercaders nolieijaran alcuns senyors de naus ò de lenys* [*algunes robes dins les quals ameguerau diners ò altres coses*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 111. Trad. it. chap. CCLIV. Voir Cleirac, pag. 36 et 37; Targa, pag. 102. Émérigon, t. I.er, pag. 639. Ce chapitre complète les dispositions des chap. LV, LXIX, LXX, LXXI et CXLII [100, 114, 115, 116 et 187].

d'aquell git que fet será, no y deu esser comptat, sino tan solament aquella roba que ell haurá nolieiada, per testimonis que n' donas que diguessen que ells la y havien vista metre, pusque al senyor ò al notxer ò al guardiá ò al scrivá, no ú hauran mostrat ne dit, ne en lo cartolari no será scrit. E si la nau ò leny ne va en terra è aquella roba se perdrá, no li deu esser feta esmena, sino perçó que ell haurá fet entenent com ell la nolieiá, la quina roba era è quina no. E si, per ventura, aquella bala ò faix, on algunes coses seran méses amagadament, axí com desus es dit, no s' perdrá ne s' gitará, è en aquella bala ò faix será trobat alló que desus es dit, que amagadament y sera més, deu metre per tot ço que valrá en aquell git ó naufraig que será fet. Encara mes, si aquella roba ò mercaderia que desus es dita se perdrá per culpa del senyor de la nau ò del scrivá, no sien tenguts de esmena à aquell de qui será, sino tan solament perçó que ell los haurá fet entenent com la l's nolieiá; perçó, car à les vegades hi ha alguns mercaders, que si hom los crehia de tot ço que ells dirien ò farien sagrament, si perdien algun fax per algunes de les raons desusdites, dirien que en aquell faix havien ells més valent mil marchs d'aur ò d'argent. E per esta raó no li es algú tengut sino d'açó que al nolieiar fa entenent à algú d'aquells que desus son dits. Per que, tot mercader se guart è s' deu guardar, com nolieia la sua roba à algú, que li ú faça tot entenent, perçó que no li pogues tornar à dan, axí com desus es dit.

échoue, et que ces effets se perdent, il ne doit leur être accordé d'indemnité que pour ce qui a été déclaré lors du chargement.

Si, par événement, les balles ou paquets dans lesquels des choses précieuses auront été mises frauduleusement, comme il a été dit, ne se perdent pas ou ne sont pas jetés, et qu'on découvre qu'il y a été inséré frauduleusement d'autres choses, leur contribution dans le jet ou le naufrage doit avoir lieu sur le pied de la valeur de tout ce qui étoit contenu dans les ballots. Encore plus, si ces balles, ballots ou caisses se perdent par la faute du patron ou de l'écrivain, ils ne sont obligés d'indemniser celui qui les a chargés que d'après ce qui a été déclaré lors du chargement, parce que quelquefois il y a des marchands qui, si l'on croyoit tout ce qu'ils disent ou affirment lorsqu'ils ont perdu quelque paquet dans les cas expliqués ci-dessus, diroient que ce paquet contenoit une valeur de mille marcs d'or ou d'argent; par cette raison, personne n'est obligé envers eux que pour ce qu'ils ont déclaré lorsqu'ils ont affrété.

En conséquence, que tout marchand prenne garde, quand il affrétera ses marchandises à un patron, de lui déclarer le tout, afin qu'il ne puisse lui en arriver dommage, comme il a été dit.

Capitol CCXIII [258].

Si algun patró donará son loch à altre per nolieiar.

Si algun senyor de nau ò leny dará son

Chapitre CCXIII [258] (1).

Du cas où un patron donnera à un autre pouvoir de fréter son navire.

Lorsqu'un patron a donné pouvoir à un

(1) Manuscrit, chap. CCXX. *Si alcun senyor de nau ò de leny dará son loch à alcun.* Capm. pag. 118. Trad. it. chap. CCLV. Voir Cleirac, pag. 36 et 37; Roccus, pag. 304; Casaregis, disc. LXXII, n. 1.

loch à algun hom, que ell pusca nolieiar aquella sua nau ò leny de tot ò de partida, è entre lo senyor de la nau, è aquell à qui haurá donat son loch de nolieiar, será empres dia cert ò temps sabut : si dins aquell temps sabut, aquell nolieiará segons que entre ell è l' senyor de la nau será empres, val aquell nolit que aquell qui lo senyor de la nau hi haura més per nolieiador haurá fet ab algun mercader ò mercaders è deu haver valor, tot aytant com si ell era senyor de la nau ò leny; que senyor n'es, pus que aquell hi haurá donat son loch. Quant à aquell nolieiament que aquell, que haurá loch de nolieiar dins aquell temps cert que ab lo senyor de la nau haurá empres, fará; si que n'haia ávol nolit ò bo, deu haver valor. E si lo senyor de la nau ò leny nolieiará dins aquell temps sabut, que ell haurá donat son loch à algú que pusca nolieiar de tot ò de quantitat subuda, tanta de roba que ell no pusca levar aquella, que aquell hom haurá nolieiada per fé d'ell è per son manament, lo senyor de la nau es tengut que iaquesca aquella que ell haurá nolieiada dins aquell temps empres ab aquell à qui ell haurá donat son loch de nolieiar ò que s'avenga ab los mercaders, de qui la roba será; que mester es que aquell que ell haurá més per nolieiador ne sia guardat de dan, si la nau ne sabia esser venuda. Encara mes, si lo senyor de la nau ò leny dará son loch à algú de nolieiar, è lo dit senyor de la nau ò leny no li dará dia cert ne temps sabut; si lo senyor de la nau ò leny nolieiará abans que no haia haguda ladiga ò misatge cert d'aquell qu'ell haurá iaquit per nolieiador, tot en axí n'es tengut com ia es desus dit è esclarit. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny trametrá à dir à quell, qui ell haurá iaquit en algun loch per nolieiador, que ell no nolieg alguna cosa; si aquell no havia res nolieiat,

autre de fréter son navire en tout ou en partie pendant un espace de temps convenu entre lui et ce fondé de pouvoir, si. dans ce temps déterminé, celui que le patron a chargé de le représenter, frète le navire ainsi qu'il y avoit été autorisé, la convention faite par celui que le patron avoit chargé de fréter en son lieu et place, avec quelques marchands, vaudra tout autant que s'il étoit le patron; car il l'est, puisque l'autre lui aura donné son pouvoir. Ainsi la location qu'aura faite celui qui a reçu pouvoir de fréter dans le temps convenu avec le patron, qu'il en ait stipulé un fret bon ou mauvais, doit être exécutée.

Si le patron, de son côté, frète son navire, dans le même temps pour lequel il avoit donné pouvoir à un autre de le fréter, en tout ou en partie, de manière qu'il ne puisse emporter à-la-fois et les marchandises que cet homme aura promis de prendre d'après l'autorisation qu'il en avoit, et les marchandises dont il s'est chargé lui-même, il est obligé de laisser celles qu'il aura frétées pendant le temps que duroient les pouvoirs qu'il avoit donnés à l'autre; ou bien il doit s'accommoder avec les marchands à qui elles appartiennent: car il faut que celui qu'il avoit chargé de fréter soit garanti de tout dommage, quand même le navire devroit être vendu (1)

Encore plus, si le patron donne son pouvoir à quelqu'un pour fréter, sans déterminer pendant quel temps et jusqu'à quel jour, et que, de son côté, il frète avant d'avoir reçu l'avis ou le message de celui qu'il avoit chargé de fréter pour lui, il est obligé ainsi qu'il est déjà dit et éclairci ci-dessus.

Mais, si le patron envoie dire à celui qu'il a chargé de fréter qu'il ne fasse rien, celui-ci, lorsqu'il n'a pas encore frété le navire, n'en a plus le droit, et, s'il le fait, le patron ne lui doit aucune garantie ; il

(1) On trouve ici, pour le cas particulier dont il s'agit, l'application des règles établies dans les chapitres XLIV, XLV [89, 90] et autres sur les obligations du fréteur envers les affréteurs.

com lo senyor de la nau lo y trames à dir, ell no deu pus nolieiar. E si ú fa, lo senyor de la nau ò leny no li es tengut de dan que li n' esdevenga, ne encara no es de res tengut à aquells mercaders, qui ab aquell se nolieiaran, pus que ell li haurá trames à dir, que ell no nolieg; perçó, car algú no ha poder en ço d'altre, sino aytant com aquell de qui es li n' vol donar. Emperó, si aquell haurá res nolieiat, abans que sabes l'ardit del senyor de la nau, deu haver valor, axí com desus es dit. Emperó, lo senyor de la nau ò leny no deu nolieiar de tot fermament, pus haurá donat son loch à altre de nolieiar, tro fins que sapia certenitat d'aquell que ell haurá fet nolieiador, è ia que ha nolieiat è que no, perçó que l' dan que desus es dit no li pusca esdevenir.

n'est même pas responsable envers les marchands qui contracteront avec cet homme, puisqu'il lui a envoyé dire de ne pas fréter, parce que personne n'a de pouvoir sur le bien d'autrui qu'autant que le propriétaire veut lui en donner : mais, si celui-ci a pris quelque engagement avant d'être instruit de la volonté du patron, cet engagement doit être exécuté comme il a été dit.

C'est au patron, puisqu'il a donné pouvoir à un autre, à ne pas fréter définitivement jusqu'à ce qu'il ait la certitude de ce qu'aura fait celui qu'il avoit chargé de fréter, s'il veut qu'il n'en résulte pour lui aucun dommage.

Capitol CCXIV [259].

De patró qui tirará raig trobat, sens voluntat dels mercaders.

Si algun senyor de nau ò leny haurá carregat en algun loch de roba de mercaders, è anant à veles ò que surt sia en algun loch, se encontrará ab algun raig de fusta, axí com de arbres ò de entenes ò de veles ò de qualque altre lenyam se voirá : si lo senyor de la nau ò leny li dará cap ò l' li fará donar, perçó que ell lo tir; si los mercaders, qui en la nau ò leny seran, diran al senyor de la nau ò leny, que iaquesca anar aquell raig è que ell no l' tir : si lo senyor de la nau ò leny no l' vol lexar, per dir que l's mercaders li façen, è si los mercaders diran è li denunciaran que si ell no lexa anar aquell raig, que tot dan que l's esdevenga ne à la lur roba, que tot sia sobre ell; è si lo senyor de la nau ò leny no l' lexará anar sobre alló que l's mercaders li hau-

Chapitre CCXIV [259] (1).

Du patron qui malgré les marchands remorquera quelque radeau trouvé en mer.

Lorsqu'un patron qui a chargé des effets de marchands, allant à la voile ou étant ancré quelque part, rencontre un radeau de bois, ou de mâts, ou d'antennes, ou de voiles, ou de quelque bois que ce soit, et donne ou fait donner un câble afin de remorquer ce radeau, les marchands qui seront à bord peuvent exiger qu'il laisse aller ce radeau et lui défendre de le remorquer.

S'il ne veut pas le laisser, quoi qu'en disent les marchands, et encore bien qu'ils lui déclarent que, s'il ne le laisse pas aller, tout le dommage qui pourroit en arriver à eux ou à leurs effets sera pour son compte; le patron qui n'aura pas voulu céder aux invitations et à l'opposition des marchands sera tenu de tout le dommage qui pourroit leur

(1) Manuscrit, chap. CCXXI. *Si algun senyor de nau ò de leny aurá carregat en alcun loch* [*è s'encontrará ab algun raig de fusta*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 196. Trad. it. chap. CCLVI. Voir, sur quelques dispositions de ce chapitre, la note 3 de la page 67.

ran dit è denunciat : si als mercaders ne à lur roba vendrá algun dan, lo senyor de la nau ò leny los es tengut de tot aquell dan que ells per culpa d' ell hauran sostengut. E si ell no ha de que ú pusca esmenar, deu se n' vendre la nau ò leny, que negú no y pot en res contrastar, salvo los mariners per los lurs loguers. E si la nau ò leny no y basta, è lo senyor de la nau ó leny ha alguns bens, deuen esser venuts per fer esmena à aquells mercaders de tot lo dan que per culpa d' ell hauran sostengut. E si aquells seus bens no y bastaran, si ell es aconseguit, deu esser prés è star tant en la presó, entró que aquells mercaders sien entegrats, ò que ell se sia avengut ab ells. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny volrá levar alguns d'aquells fusts que en aquell raig seran, ell ho pot fer si los mercaders ho volran. E si ell los leva, malgrat dels mercaders, ell n' es tengut tot axí com ia desus es dit del raig à tirar, si los dits mercaders ne sostendran algun dan. E si, per ventura, en la nau ò leny no haurá mercader algú, è lo senyor de la nau ò del leny s' encontrará ab raig è l' tirará ò n' levará algun fust : si los mercaders ò la roba d' ells pendrá dan, si ells en veritat metre ho poran, que per culpa del raig que l' senyor de la nau ò leny tirava ò per culpa d'aquell fust ò fusts que ell haurá levats los será esdevengut aquell dan, lo senyor de la nau ò leny n' es tengut è obligat axí com desus es dit. Perque tot senyor de nau ò leny deu fer en tal guisa ço que à fer ha que no li puga tornar à dan ço que ell fará.

arriver et devra le réparer, puisqu'ils l'ont souffert par sa faute.

S'il n'a pas de quoi les indemniser, le navire doit être vendu, sans que personne puisse s'y opposer, excepté les matelots pour leur salaire ; et, si le prix du navire ne suffit pas, les biens du patron, s'il en a, doivent être vendus pour faire face à l'indemnité due à ces marchands, à cause du dommage qu'ils auront souffert par sa faute. Si ses biens ne suffisent pas et qu'on puisse l'atteindre, il doit être arrêté et rester en prison jusqu'à ce que ces marchands soient remboursés ou qu'il se soit accordé avec eux

Si, par événement, le patron veut emporter quelques-uns des madriers qui seront dans le radeau, il peut le faire, si les marchands y consentent. S'il les emporte malgré eux, il est responsable du dommage qu'ils éprouveront, de la même manière qu'il a été dit quand on a parlé de la remorque d'un radeau.

Si, par événement, aucun marchand n'étant à bord, le patron rencontre quelque radeau qu'il remorquera ou dont il prendra quelque madrier, les marchands qui en éprouveront quelque dommage, et qui pourront justifier que ce dommage leur a été causé par le radeau que le patron a remorqué ou par les madriers qu'il a emportés, auront droit contre lui comme il a été dit ; parce que tout patron doit agir, dans ce qu'il fait, de manière qu'il n'en puisse résulter aucun dommage.

Capitol CCXV [260].

De nau nolieiada per anar à carregar en algun loch.

Si mercader ò mercaders iran en algun

Chapitre CCXV [260] (1).

Du navire frété pour aller charger quelque part.

Lorsqu'un ou plusieurs marchands allant

(1) Manuscrit, chap. CCXXII. *Si mercader ò mercaders iran en algun loch strany per nolicjar la nau.* Capm. pag. 114. Trad. it. chap. CCLVII. Voir Targa, pag. 169. A conférer avec le ch. CLXXXIX [234].

loch estrany per nolieiar nau ò leny è que aquella nau ò leny dega anar à carregar en aquell loch que entre l' senyor de la nau ò leny è los mercaders será ia empres, à dia cert ò à temps sabut, è aquella nau ò leny que nolieiada será, no será venguda en aquell loch on deurá carregar aquell dia ò en aquell temps que l' sobredit senyor de la nau ò leny havia empres ab los mercaders qui nolieiat l' auran, si los mercaders ne sostendran dan ò messió ò greuge algú, lo senyor de la nau ò leny los es tengut de tot à restituir. E si, per ventura, los dits mercaders nolieiaran altra nau ò leny per defalliment d' aquell qu 'ells havien nolieiat, que no será vengut à aquell dia ò en aquell temps que entre lo seynor de la nau ò del leny que ells hauran nolieiat era empres, si aquella dita nau ò aquell dit leny que ells hauran hagút ò nolieiat, per culpa d'aquell que ells ia habien nolieiat è no será vengut axí com entre ells será stat empres, si los costa mes de nolit, que no daven à aquell que ells ia habien nolieiat, lo senyor de aquella nau ò de aquell leny que primer será stat nolieiat los es de tot tengut a restituir ço que de mes los costará, perçó, car ell no será vengut en aquell temps, que ell havia promes als mercaders com ells lo nolieiaren. E si, per ventura, passat lo dit temps que entre entre ells empres fó com ells lo nolieiaran, aquella nau ò aquell leny vendrá en aquell loch a on carregar devia, si los mercaders ne hauran altre nolieiat, no li son de res tenguts, pus que no será vengut en aquell temps que entre ell è los mercaders fó empres com ells lo nolieiaren. Emperó, si aquella nau ò aquell leny que ells havien nolieiada, vendrá ultra lo dit temps que entre ells empres fó com la nolieiaren, è aquells mercaders no hauran nolieiada encara altra

en quelque pays étranger pour affréter un navire, conviennent avec le patron que ce navire devra charger en un lieu, à un jour ou à une époque déterminés, si le navire n'est pas arrivé (1) dans le lieu où il devoit charger pour le jour et l'époque convenus, le patron est obligé de payer le dommage, la perte et la dépense que les marchands éprouveront ou seront obligés de faire.

Si, par événement, ces marchands, ayant affrété un autre navire au défaut de celui qu'ils avoient affrété, qui n'étoit pas arrivé pour le jour et le temps convenus, sont obligés de payer, pour ce navire affrété à défaut du premier, un fret plus considérable que celui qu'ils avoient promis au patron avec lequel ils s'étoient accordés originairement, celui-ci est obligé de leur restituer tout ce qu'il en coûtera de plus (2), puisqu'il n'est pas arrivé dans le temps convenu avec les marchands.

Si, par événement, son navire arrive, après le temps convenu, dans le lieu où il devoit charger, les marchands qui en ont affrété un autre ne sont tenus à rien envers lui, puisqu'il n'est pas arrivé au temps convenu.

Mais, si ce navire arrive après ce délai et avant que ces marchands aient affrété un autre navire, ils sont obligés de lui donner la cargaison qu'ils lui avoient promise, à la charge toutefois par le patron de leur payer et rendre tout le dommage qu'ils ont souf-

(1) Les éditions de 1517 et 1523 portent *será venguda*, c'est-à-dire, *sera arrivé*. Cette suppression de la négation détruit le sens.

(2) On a déjà vu ce principe dans le chapitre CXXXIX [184].

nau ne altre leny, los dits mercaders son tenguts de donar à aquell qui vengut será aquell carrech que nolieiat li havien. Emperó, es axí à entendre, que lo senyor de la nau ò d'aquell leny sia tengut de retre è de donar à aquells mercaders tot lo dan è tot lo destrich è tota la messió, que per culpa d'ell hauran feta è sostenguda qui tant se haurá stat, si los mercaders demanar la li volran, è sien ne creguts per lur pla sagrament. Emperó, sia axí à entendre, que si à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny que ells primer havien nolieiat, ho haurá tolt ò vedat empediment de Deu ò de mar ò de vent ò de senyoria, è per culpa d' ell no será stat romas que ell no sia vengut à aquell temps que ell promes è empres havia ab los sobredits mercaders, aquell senyor de la nau ò del leny que ells nolieiat havien, no es tengut als mercaders de dan ne de destrich ne de messió, que ells hagen feta, pus per culpa d' ell no será feta; è si los mercaders hauran nolieiada altra nau ò altre leny, ells son tenguts à aquest senyor de aquesta nau ò de aquest dit leny, que ells primerament hauran nolieiat, de donar è de liurar lo carrech que ells nolieiat li havien, è deuen lo haver spatxat à aquell temps que entre ells fonch empres com lo nolieiaren. E si los dits mercaders carrech donar no li poran, ells son tenguts que li paguen aquell nolit, que entre ells fo empres de donar com lo nolieiaren ò que se n' avenguen ab ell, si lo senyor de la nau ò del leny ne vol fer avinença, sino negú no l' ne pot forçar. Encara mes, que si lo senyor de la nau ò leny haurá à sostenir dan ò messió per culpa dels mercaders que no l' hauran spatxat ò no l' volran spatxar à aquell temps que ells promes li hauran, los dits mercaders li son tenguts de tot esmenar è restituir è lo senyor de la nau sia cregut per son sagrament.

fert et toute la dépense qu'ils ont faite par sa faute, pour avoir si long-temps attendu : à cet égard, les marchands seront crus à leur serment sur le montant de ces dommages et dépenses.

Il faut néanmoins entendre que, si le patron avec lequel les marchands avoient traité n'a pu se rendre, pour le temps convenu, par empêchement de Dieu, de vent, de mer, de la justice, et sans sa faute, il n'est point responsable envers eux du dommage qu'ils ont souffert, ni des dépenses qu'ils ont faites, puisqu'ils n'ont pas été causés par sa faute. Quand même les marchands auroient affrété un autre navire, ils sont obligés envers le patron avec qui ils avoient traité premièrement, de lui remettre et livrer la cargaison qu'ils avoient promise, et ils doivent l'avoir expédié au temps convenu entre eux.

Si les marchands ne peuvent lui livrer (1) leur cargaison, ils sont tenus de payer le fret qu'ils avoient promis, à moins qu'ils n'entrent en quelque accommodement avec le patron, s'il y consent; sinon ils ne peuvent l'y forcer. Encore plus, si le patron souffre quelque dommage ou fait quelque dépense par la faute des marchands qui ne l'auront pas expédié ou ne voudront pas l'expédier pour le temps promis, ils sont obligés de l'indemniser pour le tout, et le patron sera cru à son serment.

(1) Le manuscrit porte *donar no li volran ò no porran*, c'est-à-dire, *ne veulent ou ne peuvent lui donner*.

E fon fet perçó aquest capitol, que à impediment de Deu ne de mar ne de vent ne de senyoria, algú no y pot res dir ne contrastar, ne es raó que puga fer. Per que quascú se guart è se deu guardar, que faça en tal guisa tot ço que fará, que no li pusca tornar à algun damnatge, si ell fer ho pot.

C'est pour cela qu'a été fait ce chapitre; car personne ne peut s'opposer à un empêchement de Dieu, de mer, de vent, ni de justice : ainsi donc, que chacun ait soin d'agir, en tout ce qu'il fera, de manière qu'il ne puisse lui arriver de dommage, s'il est possible.

Capitol CCXVI [261].

Si mercader nolieiará nau en loch estrany è morrá.

Si algun mercader haurá nolieiada nau ò leny en algun loch estrany è que aquella nau ò aquell leny dega anar à carregar en aquell loch, en lo qual lo sobredit mercader haurá empres ab lo sobredit senyor de la nau ò leny à dia cert, si aquell mercader morrá stant en aquell loch on la nau ò leny haurá nolieiat, si aquell mercader morrá ab-intestat ò que l' dit mercader haia fet testament, lo senyor de la nau ò del leny qui nolieiat será, ans que ell partesca de aquell sobredit loch on será nolieiat, è on encara aquell mercader hi será mort, qui nolieiat lo haurá, ans que ell faça messió, ell deu trametre al companyó que aquell sobredit mercader, qui mort será, havia en lo seu loch on usava ò era vehi, è que y trameta una carta sua ò missatge cert à aquell companyó qui era d' aquell sobredit mercader en sa vida, qui mort es, è haver fadiga d' ell, si volrá que aquella nau ò leny que son sobredit companyó havia nolieiada en temps que ell era viu, faça lo viatge. E si aquell companyó vol è quer, que aquell sobredit nolit è convinença que ab lo sobredit companyó seu haurá fet, lo qual mort será, valla è haia

Chapitre CCXVI [261] (1).

Du marchand qui meurt après avoir affrété un navire en pays étranger.

Si quelque marchand ayant affrété en pays étranger un navire destiné à aller charger à jour fixe dans un lieu convenu avec le patron, décède, étant encore dans le lieu où il a affrété le navire, soit qu'il meure intestat, soit qu'il ait fait son testament (2), le patron qui lui avoit loué le navire doit, avant de partir du lieu où il s'est engagé et où est mort le marchand affréteur, et avant de faire des dépenses (3), écrire à l'associé que le défunt avoit dans le lieu de son domicile ou dans le voisinage, et lui faire parvenir une lettre ou un message pour savoir s'il veut et consent que le navire fasse le voyage pour lequel son associé l'avoit affrété.

Si cet associé consent et demande que la convention d'affrétement faite avec son associé, qui est décédé, s'exécute, le navire doit partir puisqu'il est prêt, et que l'associé

(1) Manuscrit, chap. CCXXIII. *Si alcun mercader aurá noliejada nau ò leny en alcun loch estrany* [*è morrá*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 211. Trad. it. chap. CCLVIII. Voir Targa, pag. 175. Il faut rapprocher ce chapitre des trois suivans.

(2) Boucher traduit, *ab intestat, ou sans avoir fait testament.* Le texte porte au contraire *ou après avoir fait un testament.*

(3) Boucher traduit, *ayant fait de la dépense:* c'est le contraire; le texte porte, *ans que ell faça messió,* c'est-à-dire, *avant qu'il fasse dépense.*

valor è aquella sobredita nau ò aquell sobredit leny que venga, que ell es prest è aparellat de complir tot ço que aquell sobredit son companyó, qui mort será, havia promes à aquell sobredit senyor de aquella sobredita nau ò de aquell leny, lo dia que ell nolieiá. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny, qui nolieiat será, vendrá en aquell loch on devia carregar, abans que fadiga no haurá haguda del companyó de aquell mercader qui nolieiá, qui mort será; aquell companyó qui viu romas no li es de res tengut, si no s' vol, perçó com l' ome pusque es mort no ha companyó : que lo dia que l' home es mort es partida la companyia. Salvo emperó, que si aquell mercader qui mort será havia obligat aquell companyó, qui seu era en vida, en la carta que ell feta havia à aquell senyor de la nau ò del leny, per raó del nolit è de tota la convinença que ell attendre li havia, aquell companyó n' es tengut que ell la li attena. En axí emperó es à entendre, que aquell companyó qui mort será hagues loch de son companyó que pogues nolieiar per ell, ço es à entendre, qu' ell ne hagues fet carta de cessió ò de procuració ò que n' hagues testimonis que qualque cosa que ell faés, que ell ho haurá per ferm. Si aquesta carta ò testimonis, lo senyor de la nau ò leny qui nolieiat será porá mostrar, aquell companyó qui viu será, li es tengut tot en axí com aquell qui nolieiatera ò fora, si ell viu fos. E si lo senyor de la nau ò leny mostrar cartes ne testimonis no porrá, aquell companyó qui viu será romas, no li es de res tengut; si be aquell companyó seu lo havia més en la carta de la obligació del nolit que ell fet havia ab aquell senyor de la nau ò leny que havia nolieiat, pusque per voluntat de aquell no fon fet : que dura cosa seria que si algun hom obligará altre per sa autoritat, è sens

consent à exécuter tout ce que le défunt avoit promis au patron lorsqu'il a affrété le navire.

Si le patron se rend au lieu où il devoit charger avant d'avoir eu le consentement de l'associé du défunt avec qui il avoit traité, cet associé survivant n'est point obligé envers lui, s'il ne le veut, parce que l'homme qui est mort n'a plus d'associé, et qu'aussitôt qu'un homme est mort, la société dont il faisoit partie est dissoute (1), à moins toutefois que le défunt n'eût obligé l'associé survivant par un écrit qu'il auroit fait avec le patron au sujet de cette location du navire, auquel cas l'associé est obligé de l'exécuter.

Mais il faut entendre que l'associé décédé avoit été autorisé par son associé à affréter en son nom, c'est-à-dire, qu'il lui avoit donné procuration écrite, ou qu'il est prouvé par témoins qu'il avoit déclaré que, quelque chose que fît son associé, il l'exécuteroit. Si le patron peut faire cette preuve par écrit ou par témoins, l'associé survivant est obligé de même que celui qui avoit fait la convention le seroit s'il étoit en vie.

Mais, si le patron ne peut faire cette preuve par écrit ou par témoins, l'associé survivant n'est obligé en rien, quoique le défunt l'eût compris dans la convention qu'il avoit faite avec le patron, puisqu'il n'y avoit pas été autorisé; car il seroit dur qu'un homme pût obliger un autre de son autorité et à l'insu de celui qu'il obligeroit : si cela pouvoit avoir quelque valeur, ce seroit mal fait, parce qu'un homme pourroit ainsi ruiner un autre, et qu'il n'y a ni justice ni raison à ce que

(1) On a déjà vu cette règle, assez maladroitement empruntée du droit romain. dans les chap. IV et IX [49 et 54]. On la retrouvera encore dans le chap. CCXVIII et CCXIX [263 et 264].

sabuda de aquell à qui ell obligará, valia ò havia valor, seria mala cosa, que tot hom poria desfer à altre. Perque no es dret, ne es raó que algú puga obligar à altre per alguna raó si donchs iustes raons no y havia, com ai desus son dites. E si, per ventura, aquell mercader qui mort será, qui la nau ò leny haurá nolieiat, haurá fet testament è en son testament haurá departit sos bens à sos fills ò à sos prohismes ò à qui s' volrá è l'un d'aquells haurá fet hereu; è lo senyor de la nau qui nolieiat será, sabia que aquell mercader qui nolieiat l' aurá es malalt è haurá fet tot son orde: si lo senyor de la nau ho sap cert que ell es malalt, si lo senyor de la nau hi es à temps, abans que ell muyra, ell li deu dir en presencia de bons homens, que si Deu fahia ses voluntats d'ell, que volrá que fos d' aquell nolit que ell li haurá fermat è que n' tendrá per be è que ell que fes, que si Deu fahia ses voluntats d'ell, que ell no fos malcaent. E si aquell mercader, qui nolieiat lo haurá è qui sera malalt li dará: que ell que pens de espatxar prest, que ab Deu ell lo n' guardará de tot damnatge, è que per la sua malaltia no stiga, qu'ell no attena tot ço que promes li haurá, que ell es aparcellat de attendre tot ço que li ha promes: è si lo senyor de la nau ò leny se partirá d'ell qui malalt será ab la sua voluntat, è ell li fará carta ò la li fará fer, es à entendre, letra segellada del seu segell à son companyó, si l'ha, ò à hom qui per ell sia en aquell loch, que ell degue espatxar aquella nau ò leny ò li deguen deliurar aquell carrech perque ell nolieiat havia la nau; si aquella nau ò leny será vengut en aquell loch on devia carregar è stant la nau ò lo leny aquí vengut, aquell mercader qui li haurá nolieiat será mort è la mort sua vendrá à saber à son companyó; si l'hom ò aquell qui en loch d'ell hi será, si aquells se abstrauran, que no la volran carregar ne espatxar, los bens de aquell mercader,

quelqu'un puisse obliger un autre sans de justes motifs, ainsi qu'il a déjà été dit ci-dessus.

Si, par événement, le marchand qui avoit affrété le navire, et qui est mort, a fait un testament par lequel il aura laissé son bien à ses fils, à ses parens, ou à qui il a voulu, en le nommant son héritier, le patron, qui sait que ce marchand est malade, qu'il a fait toutes ses dispositions, qu'il est près de mourir, doit lui demander, en présence de témoins, ce que, dans le cas où Dieu disposeroit de lui, il veut qu'on fasse relativement à la convention intervenue entre eux, et l'engager à agir de manière que, si Dieu disposoit de lui, il n'en éprouve aucun dommage.

Si le marchand malade l'engage à partir au plus vîte, lui disant qu'avec la grâce de Dieu il le garantira de tout dommage, et que sa maladie ne l'empêchera pas de tenir tout ce qu'il a promis, de manière que le patron le quitte sur la foi de cette parole, en recevant de lui un écrit, c'est-à-dire, une lettre scellée de son sceau pour son associé, s'il en a un, ou pour celui qui seroit en son nom dans ce lieu, par lequel il lui mande d'expédier le navire, ou de livrer la cargaison pour laquelle il l'a frété; si néanmoins, le navire étant arrivé au lieu où il devoit charger, le marchand qui l'avoit affrété meurt, et qu'instruit de sa mort son associé, ou celui qui le remplace, refuse de charger ou d'expédier le navire, les biens du défunt doivent répondre de tout.

qui mort será, s'y deuen parar. Pusque l' senyor de la nau ò del leny se fadiguá à ell, qui malalt era, ans que n' volgues partir d'allá on fó nolieiat è ab voluntat è ab sabuda de aquell qui nolieiat l'havia, è ab letra sua se n' partí : en la qual letra fahia manament on companyó, si l'havia, ò altri que en son loch fos, que ells lo deguen espatxar tot en axí com ell li havia promes. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny no será partit de aquell loch, on ell fó nolieiat, ans que fos mort aquell mercader qui nolieiat lo havia; ell no s'en deu partir tro que haia tramésa carta ò missatge seu al dit companyó ò à aquell qui havia fet hereu aquell mercader qui mort será è havia nolieiat, que vinga per levar aquell carrech que ell nolieiat li havia. E si ells ò lo un d'ells, li attendran totes aquelles convinençes, que aquell li havia promeses com lo nolieiá; è si ells trameten à dir per carta lur, ab lur segell segellada ò per missatge cert, que la nau ò leny que pens de venir, que ells ò lo un d'ells, es prest è aparellat de attendre tot ço que aquell qui nolieiat lo haurá li havia promes è en la carta del nolit, que entre ell è lo dit nolieiador será feta, es contengut; là donchs ell pot venir è amenar la nau. E si ell ne sofferrá algun dan ò messió per culpa de aquells, qui la carta ò lo sobredit missatge li haurá tramés; è ells li son tenguts de tot à restituir entegrament è encara de aquell carrech à donar, pusque per manament d'ells hi será vengut è ab lur fadiga. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny vendrá en aquell loch on devia carregar ò partirá de aquell loch on era stat nolieiat, depuys que aquell mercader será mort, è es axí à entendre, que aquell mercader, qui mort será, haia fet testament è en lo testament haia fet algun sou hereu; si lo senyor de la nau ò leny vendrá en aque" loch, on devia carregar, à aquell dia ò temps en lo qual ell

Le motif de cette décision est que le patron l'a consulté tandis qu'il étoit malade et avant de partir; qu'il a agi d'après sa volonté et sa connoissance; qu'il a reçu de lui une lettre dans laquelle il ordonnoit à son associé, s'il en avoit un, ou à son remplaçant, d'expédier le navire ainsi qu'il l'avoit promis.

Si, par événement, le patron n'est pas parti du lieu où il s'est engagé avant la mort du marchand qui l'avoit affrété, il ne doit point le faire jusqu'à ce qu'il ait envoyé une lettre ou un message à l'associé, ou à celui qui a été nommé héritier par le défunt, pour qu'il vienne expédier la cargaison d'après la convention.

Si cette personne tient tous les engagemens du défunt et envoie dire par message sûr ou par lettre scellée de son sceau, que le navire tâche d'arriver, et qu'il est pr t et disposé à tenir tout ce que le défunt lui avoit promis dans l'écrit passé entre eux, et de la manière contenue dans cet écrit, alors il peut venir et conduire le navire.

S'il souffre quelque dommage ou s'il fait quelque dépense par la faute de ceux qui lui auront envoyé ce message, ces derniers sont obligés de l'indemniser entièrement, et encore de lui donn.r la cargaison, puisqu'il n'est venu que par leur permission et leur ordre. Si le patron du navire arrive dans le lieu où il devoit charger, ou part de celui où il avoit affrété ce navire, après la mort du marchand affréteur, bien entendu que ce marchand a fait son testament dans lequel il a institué son héritier; si, disons-nous, le patron arrive dans le lieu où il devoit charger au jour ou au temps qu'il avoit promis et qui avoit été déterminé dans la charte-partie; si l'affréteur décédé a exprimé la volonté et prescrit que son héritier seroit tenu de faire le chargement qu'il s'étoit engagé à faire sur le navire, cet

havia promes, è en la carta del nolit será contengut, à aquell qui l' nolieiá; si aquell qui l' nolieiá, qui mort será, haurá feta menció ò manament, que aquell seu hereu dega donar aquell carrech que ell havia nolieiat è promés à aquella nau ò leny, aquell qui hereu será romas, lo li es tengut de donar. E si fer no ú volrá, senyoria lo n' deu destrenyer, que mester es que l' manament del defunt sia complit. Emperó, si lo defunt no n'havia feta menció ne manat no ú havia en aquella sua derrera voluntat, aquell qui ell haurá lexat per son hereu en son testament, si no s' vol no n'es tengut. Emperó, es axí à entendre que aquell hereu no l' vulla portar en alguna part, sino que l' volrá aquí vendre per complir lo manament d'aquell qui mort será, segons que ell haurá fet manament en la sua derrera voluntat; encara mes, perçó car aquell senyor de aquella nau ò leny será aquí vengut menys de sabuda ò menys de fadiga que no haurá haguda de aquell que hereu será romas. Emperó, si aquell qui hereu será romas no la volrá aquí vendre, ans ell volrá trametre ò portar dita roba ò carrech devers aquelles parts en les quals aquell qui mort será les havia en cor de portar, si visques, è les havia nolieiades; si aquell hereu no les volrá metre en aquella nau que aquell qui mort será havia nolieiada, è per fé d'aquell qui mort es hi será venguda; si ell la met en altra nau è no en aquella, los bens de aquell defunt ne son obligats à aquell senyor de la nau que ell havia nolieiada en sa vida, si lo senyor d'aquella nau havia attes tot lo que havia promes à aquell qui nolieiá. Emperó, si ell ates no ú havia, aquell hereu ne los bens del defunt qui nolieiat l'havia, no li son de res tenguts ne obligats, si donchs lo senyor de la nau no ú podia mostrar ò provar iusta escusa ò iust empediment, que per culpa d'ell no romas que ell no hagues attes. E si ell provar ne mostrar no

héritier institué par le défunt est tenu de remplir son engagement. S'il ne veut pas le faire, la justice du lieu peut l'y forcer; car il faut que la disposition du défunt soit exécutée.

Mais, si le defunt n'en avoit pas fait mention, et ne l'avoit pas ordonné dans sa disposition de dernière volonté, celui que par son testament il a institué son héritier n'y est pas obligé s'il ne le veut pas. Ce qui vient d'être dit n'a lieu qu'au cas où l'héritier ne veut pas porter cette cargaison ailleurs, mais veut la vendre dans le lieu pour exécuter la volonté du défunt exprimée dans son testament; et encore parce que le patron est parti à l'insu et sans la permission de celui qui avoit été institué héritier.

Mais, si ce dernier, qui ne veut pas vendre la cargaison, et veut au contraire l'envoyer dans le lieu pour lequel le défunt l'avoit destinée et où il avoit intention de la porter s'il ne fût pas décédé, refuse de la charger sur le navire que le défunt avoit affrété et qui étoit parti sous la foi de cet engagement; si, au contraire, il la charge sur un autre navire, les biens du défunt sont obligés envers le patron affrété par le défunt, pourvu que, de son côté, ce patron tienne tout ce qu'il avoit promis.

S'il ne le tient pas, ni l'héritier ni les biens du défunt ne sont point obligés envers le patron, à moins qu'il ne puisse montrer ou justifier une excuse ou un empêchement légitime et tel qu'il n'y ait pas de sa faute de n'avoir pas tenu son engagement.

S'il ne peut pas se justifier ainsi, l'héri-

ú pora, aquell hereu ne los bens del defunt no li son de res tenguts, pusque ell no haurá attes ço que havia promes. Emperó, si lo senyor de la nau provar ò mostrar ho porá, aquell qui hereu será è encara los bens d'aquell defunt qui l' nolieia li son obligats axí com es dit.

tier ni les biens du défunt ne doivent lui répondre de rien, puisqu'il n'aura pas tenu ce qu'il avoit promis. Mais, si le patron est en état de prouver son excuse, l'héritier et les biens du défunt sont obligés envers lui comme il a été dit.

Capitol CCXVII [262].

Si à mercader qui nolieiará nau, vendrá malaltia.

Si algun mercader nolieiará nau ò leny è com ell haurá aquella nau ò aquell leny nolieiat, vendrali cas de ventura que li vendrá malaltia, è si ell haurá promes al senyor de la nau ò de aquell leny, que ell haurá nolieiat, que ell lo deu haver spatxat à dia cert è si aquell mercader qui malalt será, dirá ò fará dir à aquell senyor d'aquella nau ò d'aquell leny que ell haurá nolieiat, que pens de fer son prou là on fer lo pusca, perçó com aquell mercader no li pot attendre ço que promes li haurá, perçó que es malalt, que si ell fos sá, volenter li ú atenguera; è si lo senyor de la nau li demana la messió que ell feu per ell, lo mercader no li n'es tengut, pus no es sa culpa, ne encara mes perçó com lo li ú haurá fet a saber dins lo terme, que ell devia haver spatxat; è encara es en aquella meteixa voluntat que li attena tot ço que li promes, si aquell senyor de aquella nau ò d'aquell leny lo vol sperar que ell sia guarit; è encara mes per altra raó no li n'es tengut, perçó com à impediment de Deu negú no y pot res dir ne contrastar. Emperó, si lo dit mercader caurá en malaltia pus que la nau ò lo leny

Chapitre CCXVII [262] (1).

Du cas où un marchand qui a affrété un navire tombe malade.

Lorsqu'un marchand a affrété un navire en promettant de l'expédier et de le faire partir à jour fixe, si, une maladie lui étant survenue, il dit ou fait dire au patron du navire qu'il tâche de trouver de l'emploi où il pourra, parce que sa maladie l'empêche de tenir ce qu'il avoit promis, ce qu'il auroit fait volontiers s'il fût resté en santé, il n'est pas obligé de rembourser au patron la dépense que celui-ci a faite, parce que ce n'est pas sa faute, et que de plus il l'a prévenu (2) dans le délai pendant lequel celui-ci devoit l'attendre, et encore qu'il est dans l'intention de tenir tout ce qu'il avoit promis, si, de son côté, le patron veut l'attendre jusqu'à parfaite guérison : il y a aussi une autre raison pour qu'il ne soit pas obligé, c'est que personne ne peut rien contre un empêchement de Dieu.

Si le marchand, tombant malade après avoir affrété le navire, ne prévient pas le

(1) Manuscrit, chap. CCXXIV. *Si alcun mercader noliejará nau ò leny, è com ell aurá noliejat* [*caurá malalt*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 216. Trad. it. chapitre CCLIX. Il faut rapprocher ce chapitre du précédent et des deux suivans.

(2) L'édition de 1494 et toutes les autres, moins celle de Capmany, portent, *no li ú aurá fet à saber,* qu'il faudroit traduire par *ne lui aura pas fait savoir,* ou *ne l'a pas prévenu.* Il est facile de voir que c'est un contre-sens : aussi Capmany n'a-t-il pas hésité à corriger le texte. J'ai de plus à invoquer à l'appui de cette correction le manuscrit qui porte, *percó com lo li aurá fet à saber.* Maysoni a fait le même contre-sens que les textes imprimés ; mais la traduction italienne et celle de Boucher sont exactes.

haurá nolieiat è ell no ú fará à saber à aquell senyor de la nau ò leny que ell haurá nolieiat, dins aquell temps que ell lo devia esperar, è pus que aquell temps, que entre ells era stat empres, será pasat, lo dit mercader li ú fara à saber è li dará paraula ò la li fará donar, que ell que pens fer son prou là on lo tropia; si aquell senyor de la nau ò leny haurá feta messió perçó com aquell mercader no li ú haurá fet à saber axí com fer deguerá, en aquell temps que entre ells era stat empres, aquell mercader li n'es tengut que la li restituesca, perçó com ell no lo y aurá fet à saber dins aquell temps que l' devia haver spatxat. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny ne haurá sostengut algun dan ò algun greuge, aquell mercader no li es tengut, pus ell no roman de viatge per sa voluntat ne per frau algú, que ell li volgués fer, mas tan solament per la malaltia que hagué ab si. Emperó, si lo dit mercader será ia malalt com la nau ò lo leny nolieia, si ell se abstraurá de anar en aquell viatge que será empres dins aquell temps que ell haurá empres, que degues haver spatxada aquella nau ò aquell leny, axí es à entendre, que aquella malaltia que ell havia li fos encruscada, per que per altre frau no ú fés ell es tengut de retre è de donar à aquell senyor de aquella nau ò d'aquell leny, que ell havia nolieiat, tota la messió que ell haurá feta per culpa d'ell, è sia cregut per son sagrament, que la culpa es del mercader pus malalt era, per que nolieiava nau ó leny, ni se empatxava ab algú per fet de nolieiar. Encara mes, si lo dit mercader no ú fará à saber à aquell senyor d'aquella nau ò d'aquell leny, que ell se vulla abstrer de anar en aquell viatge, dins aquell temps que ell lo devia haver spatxat, è puys passat aquell temps que entre ell será empres, que ell lo devia haver spatxat li ú fará à

patron dans le délai pendant lequel celui-ci devoit l'attendre, mais, après ce temps écoulé, lui déclare ou lui fait déclarer qu'il doit chercher à s'employer là où il pourra, les dépenses que le patron aura faites, parce que le marchand ne lui a pas donné d'avertissement comme il l'auroit dû, dans le temps convenu entre eux, doivent être supportées par ce dernier, puisqu'il ne l'a pas averti dans le temps qu'il devoit l'expédier. Si le patron souffre quelque autre dommage ou préjudice, le marchand n'en est pas responsable, puisqu'il ne se désiste pas du voyage par sa volonté, ou par intention de nuire à personne, mais seulement à cause de la maladie dont il est atteint.

Néanmoins, si le marchand étoit déjà malade quand il a affrété le navire, et si par ce motif il veut s'excuser de faire le voyage en le déclarant dans le temps convenu pour l'expédition, il ne le peut que si la maladie s'augmente, et s'il agit sans fraude; autrement il est obligé de rendre et de donner au patron tous les frais qu'il aura faits par sa faute, sur le montant desquels celui-ci sera cru à son serment: car c'est la faute du marchand; puisqu'il étoit malade, pourquoi affrétoit-il le navire et s'engageoit-il avec quelqu'un pour cause de fret?

Encore plus, si le marchand qui veut s'excuser d'exécuter le voyage n'avertit pas le patron dans le temps convenu pour l'expédition, mais s'il lui donne ces avis seulement après que le temps pendant lequel il devoit l'attendre est écoulé, il est obligé de donner et de rendre tout le dommage, tous

saber, es tengut de donar è de retre à aquell senyor de aquella nau ò leny tot dan è tota messió è tot greuge que n' haia sostengut. Emperó, aquell dan è aquell greuge deu esser més en coneguda de dos bons homens de mar, qui ú meten en adob è en egualtat per raó del encruscament de la malaltia que ell haurá, que per altra raó, no : que si à aquell mercader no era encruscada la malaltia, si no que s' sostengues en aquella forma è en aquella manera que era com la nau ò leny nolieia, no deu esser més en poder d'algú, si no que pens de donar è de retre à aquell senyor d'aquella nau ò leny, que ell haurá nolieiat tot greuge, que ell haurá sostengut, sens tot contrast, perçó com per culpa d'ell lo haurá sostengut. E en aquella meteixa manera que desus es dit es tengut è obligat lo senyor de la nau ò leny als mercaders, à qui ell nolieia sa nau ò leny axí com en lo capitol desusdit se conte.

les frais et tout le préjudice que le patron aura soufferts.

L'appréciation de ce dommage et de ce préjudice doit être remise à l'arbitrage de deux prud'hommes de mer, qui devront en faire le réglement à l'amiable, avec équité, en raison de l'accroissement de la maladie du marchand, et non par une autre cause : car, si la maladie de ce marchand n'avoit pas augmenté et que sa santé se fût soutenue dans l'état où elle étoit quand il a affrété le navire, l'affaire ne doit être mise à l'arbitrage de personne; mais il doit payer au patron tout le préjudice que celui-ci a souffert, sans aucune contestation, puisque ce n'est pas la faute de ce dernier.

Le patron est obligé de la même manière envers les marchands auxquels il a frété son navire, ainsi qu'il est dit dans le chapitre précédent.

CAPITOL CCXVIII [263].

De mercader qui nolieiará nau è morrá ans que sia carregada.

Si algun mercader haurá nolieiada alguna nau ò leny; si aquell mercader, qui aquell leny ò aquella nau haurá nolieiat, morrá ans que sia carregada la nau de tot ò de partida, ell ne los bens d'ell no son tenguts de res à aquell senyor de qui aquella nau ò leny será, que ell haurá nolieiat, per que à hom qui mort será, convinença que haia feta no li nou, salvo emperó, per deute que ell deia ò tort que ell tenga, que deu esser pagat del seus bens, si alguns ne ha ò que n' sien trobats. Emperó, pus que l' mer-

CHAPITRE CCXVIII [263] (1).

Du marchand qui a affrété un navire et qui décède avant qu'il soit chargé.

Lorsqu'un marchand aura affrété un navire, s'il décède (2) avant que le navire soit chargé en tout ou en partie, ni lui ni son bien ne sont obligés en rien envers le patron, parce que l'homme qui est mort n'est obligé par aucune convention qu'il auroit faite (3), sauf cependant le cas où il seroit débiteur pour argent emprunté ou pour tort qu'il auroit causé ; car alors on doit payer ces choses de son bien, s'il en a, quelque part qu'on le trouve.

Si, après que le marchand aura chargé le

(1) Manuscrit, chap. CCXXV. *Si alcun mercader aurá noliejada nau ò leny si aquell mercader morra.* Capm. pag. 218. Trad. it. chap. CCLX. Voir Valin, t. I.er, pag. 592.

(2) Le chapitre CCXVI [261] prévoit aussi le cas de mort de l'affréteur, mais lorsque le navire a été affrété en un lieu pour aller charger dans un autre. Il s'agit ici du cas où le navire est loué dans le lieu où il doit prendre charge.

(3) On a déjà vu ce principe avec ses exceptions dans les chap. IV et CCXVI [49 et 261], et on le retrouvera dans le chapitre suivant.

cader haurá carregada aquella nau ò leny, que nolieiat haurá de tot ò de partida, si ell morrá è ell la haurá carregada dins lo temps que ell la devia haver spatxada, ell no es tengut al senyor de la nau de messió que ell ne haia feta per tal raó; perçó, car es semblant, que si ell visques, que hauria en cor de atendre à aquell senyor d'aquella nau tot ço que promes li haurá, è pus mort lo y ha tolt, no es sa culpa; que à mort no y está algu. Emperó, si ultra lo dit temps la havia de tot carregada, si lo dit mercader morrá, los bens d'aquell son tenguts de satisfer la messió que aquell senyor d aquella nau ne haurá feta per culpa d'ell qui no l'haurá spatxat en aquell temps que l' devia spatxar è no li haurá donada paraula, que ell que faés son prou, que ell no era en cas ne guisa que li pusca attendre ço que promes li havia. Emperó, si lo mercader haurá carregada la nau ò leny, è la nau ò leny haurá feta vela è lo mercader puys morrá, on se vulla que sia que muyra, lo senyor de la nau se n' deu tornar là on haurá carregada aquella roba è retre è donarla à sos proismes, si en aquell loch on havien carregat seran. E si en aquell loch on havien carregat proismes ò comanadors alguns no haurá, lo senyor de la nau ò leny deu fer descarregar aquella roba de aquell mercader, qui mort será, è fer posar en terra en loch que sia salvo, è quant la roba será en terra en loch salvo, lo senyor de la nau ò leny deu trametre carta sua ab misatge cert à aquell loch on sapia que sian è deian esser los seus proismes ò aquells de qui ell tenia les comandes. Emperó, totes les averies que ell fará per raó de aquella roba à descarregar, deu pagar la roba. E encara mes, quant que algun proisme ò algun d'aquells qui les comandes havien fetes à aquell qui

navire qu'il avoit affrété en tout ou en partie, il meurt, au moyen de ce qu'il a chargé dans le temps convenu, sa succession n'est pas tenue envers le patron de la dépense faite par celui-ci, parce qu'il est probable que, s'il eût vécu, il auroit eu l'intention de tenir envers ce patron tout ce qu'il lui avoit promis; et puisque la mort l'en a empêché, ce n'est pas sa faute, car personne n'est responsable des effets de la mort (1).

Mais, s'il n'avoit chargé entièrement qu'après l'expiration du temps convenu, et qu'il meure, son bien doit servir à acquitter la dépense que le patron aura faite par sa faute, puisqu'il ne l'avoit pas expédié dans le temps qu'il le devoit, qu'il ne lui avoit pas laissé la faculté de se pourvoir avec d'autres, et qu'il n'étoit ni en état ni en disposition de tenir ce qu'il lui avoit promis. Si le marchand a chargé le navire, lequel aura fait voile, et meurt ensuite, quelque part qu'il meure, le patron doit s'en retourner au lieu où il avoit chargé les marchandises, et les rendre et remettre aux parens du défunt, s'il y en a dans ce lieu.

S'il ne s'y trouve ni parens du défunt, ni autres personnes dont il avoit les commandes, le patron doit faire décharger les marchandises et les mettre à terre dans un local sûr; quand elles seront à terre, en lieu de sûreté, il doit envoyer une lettre ou un message au lieu où il saura qu'habitent des parens du défunt ou ceux dont il avoit les commandes, et ces marchandises supporteront toutes les dépenses faites par le patron à l'effet de les décharger.

Encore plus, lorsqu'un parent du défunt, ou un de ceux dont il avoit les commandes, seront arrivés dans le lieu où le patron a

(1) On a déjà vu cette règle sur la forcemajeure dans plusieurs chapitres, notamment dans les chapitres IX et CCXVII [54 et 262].

mort será, seran aquí venguts en aquell loch on lo senyor de la nau ò leny haurá feta descarregar aquella roba de aquell mercader qui mort será, ells son tenguts de satisfer tot lo dan è messió, que lo senyor de la nau ò del leny haurá sostengut per raó d'aquella tornada que haurá haguda à fer. E si lo senyor de la nau ò leny è aquells proismes ò aquells qui les comandes hauran fetes à aquell mercader qui mort será no se n' poran avenir, deu esser més aquell contrast que entre ells será, en vista è en coneguda de dos bons homens qui sien dignes de fé è que sapien è que sien de la art de la mar, è qualsevol cosa que aquells dos bons homens ne diran è tendran per be, alló n' deu esser seguit. E si lo senyor de la nau ò leny guanyará res del nolit, ell es tengut de donar als mariners per lur loguer en aquella forma que ell guanyará del nolit. Emperó, si los proismes è aquells qui les comandes havien fetes seran en aquell loch on lo senyor de la nau ò leny havia carregat è encara será tornat à descarregar, si aquells proismes è aquells qui les comandes havien fetes se acordaran que aquella nau ò leny, que aquell mercader qui mort será havia carregat, que vaia è que façа aquell viatge, en lo qual devia anar ab aquell mercader si viu fos; lo senyor de la nau es tengut de anar hi, ells pagant emperó tot destrich è tota la messió que ell haurá feta per raó de aquella tornada que ell haurá haguda à fer, per raó de aquell mercader qui mort será; ò que se n'avenguen ab ell, è encara que li façen carta que ells ò lo un d'ells li attena tot ço que aquell mercader, qui mort será, li era tengut de attendre sí viu fos. E si ells ò l'un d'ells li attendran açó que desus es dit, lo senyor de la nau ò leny los es tengut de anar; è en altra manera no. Mas em-

déchargé les marchandises, ils seront tenus de lui payer tous les dommages qu'il aura soufferts et les dépenses qu'il aura faites en raison du retour qu'il aura été obligé d'effectuer.

Si le patron et les parens, ou ceux qui auront fait les commandes au marchand défunt, ne peuvent s'accorder, la discussion doit être remise à l'arbitrage et connoissance de deux prud'hommes dignes de foi et instruits dans l'art de la mer; et, quelque chose que ces deux prud'hommes décident, il faudra l'exécuter. Si le patron gagne quelque fret, il est obligé de payer le salaire des matelots, proportionnellement à ce qu'ils auront droit (1).

Mais, si les parens du défunt, ou ceux qui lui ont confié des commandes, sont dans le lieu où le patron avoit chargé et où il est revenu décharger, et conviennent de faire partir le navire pour le voyage qu'il devoit faire avec le marchand, s'il eût vécu, le patron est obligé d'y aller, à la charge par eux cependant de lui payer tout le dommage et toute la dépense qu'il aura faite en raison du retour que l'a obligé de faire la mort de ce marchand, à moins qu'ils ne s'accordent avec lui; il faut encore qu'ils lui signent un écrit portant qu'eux, ou l'un d'eux, tiendra tout ce que le défunt seroit obligé de tenir s'il étoit en vie.

Si eux, ou l'un d'eux remplit cette condition, le patron est obligé de partir; autrement non.

Cependant, si le défunt avoit chargé le

(1) La décision qu'on trouve ici est expliquée par les divers chapitres que j'ai cités dans la note 1 de la page 163, où l'on voit l'exposition du système du Consulat sur cet objet.

peró, si aquell mercader qui mort será haurá carregada aquella nau ò leny en terra de Sarrains ò en loch perillos per anar à descarregar en terra d'amichs, lo senyor de la nau no es tengut pas de tornar en aquell loch on haurá carregat, ans deu anar à descarregar en aquell loch on havia empres ab aquell mercader, qui là donchs era viu è qui será mort, è aquí descarregar. E ans que descarrech ell ho deu fer à saber à la senyoria, è ab testimoni de mercader è de la senyoria ell deu fer metre la roba en botigues è en loch que sia salva à aquells de qui esser deu. E la senyoria ab consell de mercaders deu fer vendre d'aquella roba tanta, tro que haia entegrat al senyor de la nau ò del leny tot aquell nolit que ell haber deurá, è encara mes, avant que sien totes les averies pagades, que per raó d'aquella roba seran fetes; emperó, es axí à entendre, si en aquell loch no seran los proismes ò aquells qui les comandes hauran fetes à aquell mercader qui mort será. E si aquí no seran, la senyoria ab lo senyor de la nau ò leny deulos trametre carta en aquell loch on pusquen saber que sien, è la senyoria ab consentiment dels bons homens d'aquell loch on la roba será descarregada, deula tenir en sequestra, fins que los proismes ò aquells que les comandes havien fetes à aquell mercader qui mort será, sien aquí venguts ò hom per ells. Emperó, si era roba de que hom hagues dubte que s' pogues affollar, deu esser venuda è la moneda que hom ne haurá deu esser mésa en loch que tota hora que venguen aquells qui haver la deian, la puscan haver ells ò hom per ells, menys de contrast algú, pus sia cert que aquells que haver la deian ò hom per ells haurá aquí vengut, qui la demanen. E per aquestes raons desusdites fó fet aquest capitol.

navire en pays de Sarrasins, ou en lieu dangereux, pour aller décharger en pays d'amis, le patron n'est pas obligé de retourner dans le lieu où il a chargé; au contraire, il doit aller décharger dans le lieu convenu avec le défunt. Mais, avant qu'il décharge, il doit en faire part à la justice, et, en présence de marchands et de la justice, il doit faire mettre les marchandises dans des magasins et en lieu de sûreté, pour le compte des intéressés.

La justice, par avis de marchands, doit faire vendre des marchandises jusqu'à concurrence du prix nécessaire pour que le patron soit remboursé de tout le fret qu'il devra avoir, et, de plus, de toutes les dépenses à l'occasion de ces marchandises; mais cela doit être entendu pour le cas où les parens du défunt, ou ceux qui lui ont confié les commandes, ne se trouveroient pas dans ce lieu. S'ils n'y sont pas, la justice et le patron doivent leur envoyer une lettre au lieu où ils présument qu'on peut les trouver; et la justice, d'après l'avis des prud'hommes du lieu où les marchandises seront déchargées, doit les tenir en séquestre jusqu'à ce que les parens, ou ceux qui avoient fait les commandes au marchand décédé, ou quelqu'un en leur nom, soient arrivés là.

Néanmoins, si c'étoient des marchandises qu'on pût craindre de voir se gâter, elles doivent être vendues, et l'argent qu'on en tirera doit être mis en un lieu tel qu'à quelque heure qu'arrivent ceux qui ont droit de le toucher, ou quelqu'un pour eux, ils puissent le réclamer sans aucune dispute, quand ils se présenteront et qu'on se sera assuré qu'ils ont droit de le réclamer.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCXIX [264].

De nau nolieiada è lo patró morrá ans que sia carregada.

Si algun senyor de nau ò leny haurá nolieiada la sua nau ò leny à algun mercader, si lo senyor de la nau ò leny morrá ans que la nau ò leny sia carregat de tot ò de partida, aquella nau ò leny à qui al senyor será esdevengut aytal cas, com desus es dit, no es tenguda de anar al viatge, si donchs los personers ab los proismes de aquell qui mort será no s' acordan, que la dita nau ò leny que hi vaia, ò si donchs tots los personers ò la maior partida no eren stats al nolieiar è que tots ò lo un d'aquells fos obligat à aquell mercader qui aquella nau ò aquell leny haurá nolieiat; per raó, car hom mort no ha ne pot haver senyoria en res d'aquest segle, salvo aytant que tots los seus torts è les sues injuries que deuen esser pagades, si hom troba bens seus de que s' pusquen pagar. Emperó, si la nau ò leny será carregada de tot ò de la maior partida, abans que l' senyor de la nau muyra, ella es tenguda de anar è de seguir lo viatge à aquell mercader qui nolieiada la haurá, perçó car los personers qui en la nau ò leny hauran part, ne encara los proismes d'aquell senyor qui mort

Chapitre CCXIX [264] (1).

Du cas où le patron d'un navire affrété meurt avant qu'il soit chargé.

Lorsqu'un patron, après avoir frété son navire à un marchand, meurt avant que le navire soit chargé en tout ou en partie, le navire (2) dont le patron est ainsi décédé ne doit point faire le voyage (3), à moins que les actionnaires et les parens du défunt ne consentent à ce que le voyage ait lieu, ou bien que tous les actionnaires ou la majeure partie n'eussent été présens à l'affrétement, et que tous, ou l'un d'eux ne se fût obligé envers le marchand qui avoit affrété le navire (4); parce qu'un homme mort n'est ni ne peut être réputé patron de rien en ce monde, sauf cependant que toutes ses injustices et les torts qu'il a faits doivent être payés, s'il a laissé des biens suffisans.

Mais, si le navire étoit chargé en tout ou en majeure partie avant la mort du patron, il est obligé de partir et de faire le voyage du marchand qui l'a affrété, parce que ni les actionnaires qui ont intérêt dans le navire, ni les parens du patron défunt, ne se sont point opposés au chargement; et, par cette raison, le navire est obligé de suivre le voyage. Et même les actionnaires

(1) Manuscrit, chap. CCXXVI. *Si algun senyor de nau ò de leny aurá noliejada la sua nau* [*è morrá*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 222. Trad. it. chap. CCLXI. Voir Targa, pag. 93; Valin, t. I.er, pag. 592.

(2) Les anciennes éditions imprimées, y compris celle de 1494, portent toutes, sans exception, les mots *aquella nau ò leny* SIA CARREGAT *à qui al senyor será esdevengut*, &c. Il est évident que les mots *sia carregat* sont l'effet d'une erreur d'impression. Ils ne se trouvent point dans le manuscrit; je les ai supprimés à l'exemple de Capmany.

(3) Le principe consacré ici, est que la mort du patron enlève au marchand auquel il s'étoit frété, le droit d'exiger le départ du navire. On considère cet événement comme un cas de force majeure prévu par le chap. CCIX [254]. La raison qu'en donne le Consulat, c'est que la mort dissout en général les engagemens que le défunt avoit contractés. On avoit déjà vu cette règle chap. IV [49] pour les associations dans un navire, et les chap. CCXVI et CCXVIII [261 et 263] le décident en cas de mort du marchand affréteur. Ici c'est le cas inverse. Mais, après avoir établi ce principe, le Consulat indique les exceptions: la première, si la location du navire avoit été consentie par un ou plusieurs des actionnaires; la seconde, si le chargement a eu lieu pendant la maladie du patron fréteur, sans opposition des actionnaires; la troisième, si la mort du patron n'est survenue qu'au cours du voyage.

(4) Il est assez probable que cette disposition doit être entendue dans le sens d'une disposition finale du chap. CCXVI [261]; c'est-à-dire, que si les actionnaires du navire le font partir, toute préférence sera donnée au marchand qui avoit traité avec le patron défunt.

será, no hi hauran més algun contrast, mentre que ella carregava, è per aquesta raó que desus es dita, la nau ò lo leny es tengut de seguir lo viatge. E encara, los personers hi son tenguts de metre, ab los proismes de aquell qui mort será, un homme qui sia ò tenga loch de senyor, è encara, obligat à aquell mercader de totes convinençes è empreniments, que aquell qui mort es, fora è era, si viu fos; perçó, car ells vehien, que aquell qui era senyor de la dita nau era malalt è cuytat, è ells no contrastaren en res com la nau ò leny carregava. Emperó, si los proismes d'aquell qui mort será, ò los personers de aquell, qui là donchs mentre viu era, era senyor de aquella nau ò leny, digueren è contrastaren à aquell mercader, qui la nau ò leny havia nolieiat, que ell no carregas ne faes res carregar, perçó car ells havien dupte que aquell qui malalt era, qui era senyor, que moris, è si ell moria, que aquella nau ò leny anas en aquell viatge: si aquell mercader no s' volrá star del carregar, perçó que ells li diran ò li hauran dit: « si lo senyor d'aquella nau ò « leny qui là donchs era, morra, aquella « nau ò leny no y deu ni es tenguda de « anar en aquell viatge »; ne encara los personers ne los proismes ò hereus de aquell senyor qui mort será, no son de res tenguts à esmena à fer à aquell mercader qui la nau ò leny havia nolieiat è encara carregat, per dan que ell ne sostenga, pus que per dit ne per lo renunciament, que ells hi haguessen fet, no se n'era volgut star. Emperó, si la nau ò leny haurá carregat è haurá feta vela è partida será de aquell loch on haurá carregat, axí es à entendre, que l' senyor de la nau sia ab ells, sia que sia sá ò malalt, si lo senyor de la nau ò del leny morrá, gens per la sua mort no s' deu star que la nau ò leny no deia seguir lo viatge, en aquesta guisa

sont obligés d'y mettre, d'accord avec les parens de celui qui est mort, un homme qui tienne lieu de patron, et s'oblige envers le marchand à toutes les conventions que le défunt devroit exécuter s'il étoit en vie (1); parce que, voyant que le patron étoit malade et en danger de mort, ils ne se sont point opposés au chargement du navire.

Mais, si les parens et les actionnaires de celui qui, pendant sa vie, étoit patron de ce navire, ont déclaré au marchand qui l'avoit affrété, leur opposition au chargement, parce qu'ils soupçonnoient que le patron qui étoit malade alloit mourir et qu'ils ne vouloient pas qu'au cas de sa mort le navire fît le voyage; si néanmoins ce marchand a voulu faire le chargement, encore qu'ils lui aient dit, *si le patron meurt, le navire ne partira pas;* ni les actionnaires, ni les parens ou héritiers du patron décédé, ne sont obligés à indemniser le marchand qui avoit affrété et chargé le navire, quel que soit le dommage qu'il en souffre, puisqu'il n'a pas voulu s'arrêter sur ce qu'ils lui ont dit et dénoncé.

Lorsque le navire a chargé, mis à la voile et est parti du lieu où il avoit chargé, soit que le patron fût alors en santé, soit qu'il fût malade, s'il meurt, rien ne doit empêcher que le navire ne fasse le voyage; de telle manière cependant que si, sur ce navire, il y avoit quelque actionnaire ou quelque parent du défunt, on doit le nommer patron, pourvu que les marchands, le contre-maître

(1) Sans doute dans le cas seulement où le marchand affréteur l'exige; car il a pu se décider par sa confiance dans la personne du patron, et avoir intérêt à ne pas se contenter d'un remplaçant.

emperó, que si en la nau ò leny haurá personer algú, ò algú qui fos proisme de aquell qui mort será, qui era senyor mentre que viu era, aquell deu esser levat per senyor, si los mercaders è l' notxer è l' escrivá veuran è conexaran ab tot lo cominal de la nau, que suficient hi sia algú de aquells, sia levat per senyor. E si ells veen que algú de aquells no y sia suficient è en la nau haurá panés ò proer algú que suficient hi sia, lo un d'aquells deu esser més per lochtinent de senyor; emperó, es axí à entendre, tan solament en aquell viatge, lo qual qui mort será havia fermat à aquell mercader, è no pus. E encontinent, fet aquell viatge, deuen tornar aquella nau ò aquell leny en poder dels personers è dels proismes d'aquell qui mort será, qui là donchs era senyor, è l'escrivá es tengut de retre compte à ells axí del guany com de la perdua si fet hi será, tot en axí com ferá à aquell, qui là donchs era senyor con la nau ò leny parti d'allá on havia carregat, è eren sos proismes è sos personers, si viu fos. Emperó, si la nau havia carregat en algun loch on proisme ne personer no hagues algú, ells la deuen tornar, fet lo viatge en aquell loch on la levaren, si aquell loch salvo será. E si lo loch salvo no es, ells la deuen metre è tornar en loch salvo, è l' escrivá ab lo notxer ensemps deuen fer una carta è trametre en aquell loch on sapien que sien ò deian esser los seus proismes è los seus personers, d'aquell qui mort será, ab misatge cert, que ells que venguen à rebre aquella nau ò leny, perçó com aquell qui senyor era, es mort. E lo escrivá è lo notxer no la deuen desemparar ne derenclir, tro fins que recapte haien hagut dels proismes è dels personers de aquell qui mort será, qui là donchs era senyor; encara mes, que aquells sien satisfets è entegrats de tots los lurs maltrets è de totes les fatigues que oides è préses hauran per raó d'aquell-

et l'écrivain voient et reconnoissent, avec tout l'équipage du navire, que cette personne est capable d'en remplir les fonctions.

S'ils reconnoissent qu'elle n'en est pas capable, mais que dans le navire il se trouve quelque officier de poupe ou matelot qui soit en état d'être patron, il doit être nommé lieutenant; mais bien entendu seulement pour le voyage dont le défunt étoit convenu avec le marchand, et pas davantage. Ce voyage terminé, le navire doit être remis au pouvoir des actionnaires et des parens du patron décédé; et l'écrivain est obligé de leur rendre compte du gain comme de la perte, s'il y en a, de même qu'il l'auroit rendu à celui qui étoit patron lorsqu'on est parti du lieu où l'on avoit chargé et où étoient ses parens et ses actionnaires.

Si le navire avoit chargé en un lieu où il n'y auroit aucun parent ni actionnaire, le voyage fait, ils doivent le ramener au lieu du départ, si c'est un lieu sûr; et, s'il ne l'est pas, on doit le ramener en un autre lieu sûr : puis l'écrivain et le contre-maître ensemble doivent écrire une lettre, et l'envoyer par un messager sûr là où ils sauront que sont ou doivent être les parens et les actionnaires du défunt, pour leur mander de venir recevoir le navire, parce que celui qui en étoit patron est mort.

L'écrivain et le contre-maître ne doivent point abandonner ni laisser le navire, jusqu'à ce que les parens et les actionnaires du défunt aient pu pourvoir à sa conservation, ni même avant que ces derniers leur aient payé et remboursé tous les travaux et toutes les dépenses qu'ils ont faits pour sauver le navire.

nau ò leny à salvar. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXX [265].

De nau nolieiada sens temps determinat.

Si algun mercader ò mercaders nolieiaran nau ò leny ab carta ò ab testimonis, è no hauran oit que aquells mercaders deian haver espatxat aquella nau ó leny que ells hauran nolieiat, à dia cert ò à temps sabut, si los mercaders laguiaran, que ells no espatxen aquella nau ò leny que ells nolieiat hauran, axí com lo senyor de la nau volria è querria, ab que per culpa dels dits mercaders no romangues; los mercaders no son tenguts à aquell senyor de la nau ò leny, que ells axí hauran nolieiat, de messió que ell ne faça de alguna esmena à fer : perque tot senyor de nau ò leny deu guardar ia com nolieiará sa nau ò son leny, perçó, que à dan no li puxa tornar. Emperó, si los dits mercaders nolieiaran alguna nau ò algun leny, axí com desus es dit, è ells no la espatxaran axí com ells mils poran, è per culpa d'ells romandrá, si lo senyor de la nau ò leny porá provar è mostrar que per culpa d'ells haurá sostengut algun dan; los mercaders li son tenguts de esmenar è restituir, pusque per culpa d'ells lo haurá sostengut. Encara mes, sia que aquella nau ò leny, que com desus es dit será nolieiat, deia carregar en aquell loch on lo contracte será fet per raó del nolieiar, ò sia que deia anar carregar en altre loch : si los mercaders se poran escusar per iusta raó ò per iust impediment que ells no pusquen donar ne liurar aquell carrech en aquell viatge, que ells promes li havien de donar, pus per culpa d'ells no sia, ells no li son de res tenguts pus que per culpa d'ells no romandrá. Mas emperó, si l's dits

Chapitre CCXX [265] (2).

Du navire frété sans détermination de temps.

Lorsqu'un marchand ou des marchands ayant affrété un navire par écrit ou devant témoins, sans faire entendre que le navire dût être expédié pour un jour fixe ou un temps déterminé, tardent à l'expédier de la manière que le patron voudroit ou désireroit, pourvu que ce ne soit pas de leur faute, ils ne sont pas obligés d'indemniser ce patron des dépenses qu'il fera; c'est pourquoi tout patron doit bien prendre garde comment il frétera son navire, afin qu'il ne puisse lui en arriver dommage.

Mais si ces marchands, ayant affrété un navire ainsi qu'il a été dit, ne l'expédient pas de la meilleure manière qu'ils pourront, et s'il reste par leur faute, le patron qui pourra démontrer et justifier qu'il en a souffert quelque dommage, peut exiger qu'ils l'indemnisent, puisque c'est par leur faute qu'il a souffert.

Encore plus, soit que ce navire qui aura été affrété de la manière ci-dessus, doive charger au lieu où le contrat a été fait, soit qu'il doive aller charger ailleurs, les marchands qui, par un motif ou par un empêchement légitime, peuvent s'excuser de donner et de livrer la cargaison qu'ils avoient promis de donner pour ce voyage, pourvu que ce ne soit pas par leur faute, ne sont responsables de rien, puisqu'il n'y a pas de leur faute.

Mais cependant, si les marchands, trou-

(1) Capmany a omis cette disposition finale.
(2) Manuscrit, chap. CCXXVII. *Si alcun mercader ò mercaders noliejaran nau ò leny ab carta ò ab testimonis.* Capm. pag. 225. Trad. it. chap. CCLXII. Voir Targa, pag. 94.

mercaders trobaran millor mercat de nolit, que ells no havien d'aquella nau ò leny, que ells nolieiat havien, è ells nolieiaran altra nau ò leny, per raó de millor mercat que ells ne hauran, è ells falliran è metran en falla aquella nau ò leny que ells primerament havien nolieiat, per raó del millor mercat que ells trobaran, ells son tenguts de donar è de retre tot dan è tota messió, que per culpa d'ells haurá feta è sostenguda lo senyor de la nau ò leny, que ells primer havien nolieiada; è encara, de donar aquell carrech que ells li hauran nolieiat; è si dar ells no li volran, ells li son tenguts de donar è de pagar tot aquell nolit que ells li prometeren, com lo nolieiaren, pus que per culpa d'ells lo li hauran tolt, è per raó del millor mercat, que ells hauran ab altre, è per als no; è perçó es raó, que qui en engan è frau vá ò vol anar de algú, que en res culpa no li haia, que de tot li torn desus. En aquella metexa manera que desus es dit, es tengut lo senyor de la nau ò leny, qui axí com desus es dit, haurá nolieiada la sua nau ò leny à mercaders, si ell la nolieiará à altres mercaders per raó del millor nolit que ells li donassen, que no fahien aquells qui primer lo havien nolieiat, è n' hauran à fer alguna messió ò n' sostendran algun dan per culpa de aquell senyor de aquella nau ò leny, que ells nolieiat hauran, ell los es tengut de tot à restituir, pus per culpa d'ell l' hauran sostengut. Encara, deu levar aquell carrech que havia d'ells nolieiat, si la nau ò leny ne sabia esser venuda, perçó com es raó que los senyors de les naus è dels lenys sien è deuen esser tenguts è obligats als mercaders, qui nolieiat hauran, en totes coses è per totes, axí com los dits mercaders son tenguts à ells. E perçó que desus es dit fon fet aquest capitol.

vant un fret à meilleur marché (1) qu'ils ne l'avoient du navire par eux affrété, en affrètent un autre par l'avantage qu'ils y trouveront, de manière qu'ils laissent sans emploi le navire qu'ils avoient d'abord affrété, ils sont obligés de payer et de rendre tout le dommage et toute la dépense que leur faute aura occasionés au patron du navire originairement affrété par eux, et même de lui donner la cargaison qu'ils lui avoient promise. S'ils s'y refusent, ils sont obligés de lui payer tout le fret qu'ils lui avoient promis quand ils ont affrété, puisqu'ils l'en ont privé par leur faute, en raison du meilleur marché qu'ils trouvoient avec un autre, et non par un autre motif : en effet, il est juste que celui qui agit ou veut agir en fraude, ou au préjudice d'un autre, qui ne le méritoit pas, supporte le dommage.

Par les raisons expliquées ci-dessus, si le patron qui aura frété son navire à des marchands, le frète à d'autres, parce qu'ils lui offrent un fret meilleur (2) que ceux qui l'avoient affrété premièrement, il doit supporter la dépense que ces marchands seront obligés de faire, réparer le dommage qu'il leur occasione et leur restituer le tout, puisqu'ils l'auront souffert par sa faute.

Encore, il est obligé de porter la cargaison dont il devoit se charger, dût le navire être vendu, parce qu'il est juste que les patrons soient obligés en tout et pour tout envers les marchands qui ont traité avec eux, de même que les marchands sont obligés envers eux.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (3).

(1) On trouvera des dispositions analogues dans le chapitre XXXIX [84] ci-dessus, page 83.
(2) On a déjà vu une décision semblable dans le chapitre XLV [90] ci-dessus, page 95.
(3) Capmany a omis cette dernière disposition.

Capitol CCXXI [266].

De nau nolieiada, que per impediment no pot fer lo viatge.

Si algun mercader ò mercaders nolieiaran nau ò leny en algun loch, sia que la nau ò leny que ells nolieiat hauran deu carregar en aquell loch metex, on lo contracte del nolit será estat fet, ò sia que deia anar carregar en algun altre loch, si stant aquí en aquell loch on será estat nolieiat, vendrá impediment de senyoria (posem, que aquella nau ò leny, qui nolieiat será, devia carregar en aquell loch on lo contracte del nolit será stat fet) si lo senyor d'aquella nau ò leny que aquells mercaders, qui desus son dits, hauran nolieiat, los dirá è l's demostrará, que ells que damnen è que desfaçen aquella carta que entre ells per raò de aquell nolit será estada feta è que l'absolguen, è que ell puga anar à fer son prou en algun loch ab altres mercaders; si aquells mercaders qui nolieiat lo hauran, no volran que aquella carta que entre ells es estada feta per raó d'aquell nolit, que s' damne ne que s' desfaça, ne encara ells no l' volran absolre, ans li diran que ell no s' congoix, que ells cuyden acabar è son certs que ells li daran lo carrech que nolieiat li hauran, si ells acabar poran, que ells li donen aquell carrech que nolieiat li hauran; los dits mercaders no son tenguts à aquell senyor d'aquella nau ò leny que ells nolieiat hauran de res als, sino de fer tota la messió que ell haurá feta de aquell dia avant que ell los demanà que l'absolguessen. E açó son tenguts de fer, menys de tot contrast; perçó, car no es culpa lur, que empediment es de senyoria; è encara perçó, car ells li liuraren lo carrech

Chapitre CCXXI [266] (1)

Du navire affrété qui, par cause d'empêchement, ne peut faire le voyage.

Lorsque des marchands auront affrété un navire quelque part, soit que le navire ainsi affrété doive charger là où le contrat a été passé, soit qu'il doive aller charger ailleurs; si, tandis qu'on est au lieu de la convention, il arrive un empêchement de l'autorité (supposé que le navire affrété devoit charger là où le contrat a été passé), et que le patron demande aux marchands affréteurs de révoquer l'écrit fait entre eux et de le tenir quitte, de manière qu'il puisse aller chercher son profit ailleurs avec d'autres marchands; si les marchands qui l'ont affrété ne veulent pas que l'écrit fait entre eux à ce sujet soit révoqué et détruit, refusent de le tenir quitte, et au contraire lui disent qu'il ne se mette pas en peine, qu'ils vont être prêts et qu'ils sont sûrs de lui donner la cargaison promise; s'ils peuvent parvenir à la lui donner, ils ne sont tenus envers ce patron du navire qu'ils ont affrété, à rien autre chose qu'à lui payer tous les frais qu'il aura faits, à compter du jour qu'il leur a demandé de le tenir quitte.

Ils ne sont tenus qu'à cela, sans qu'on puisse leur faire de contestation, parce que ce n'a pas été par leur faute, mais par empêchement de l'autorité; et en outre parce qu'ils ont livré la cargaison qu'ils avoient promis de

(1) Manuscrit, chap. CCXXVIII. *Si algun mercader ò mercaders nolieiaran nau ò leny en algun loch [è auran empenyiment de senyoria].* Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 227. Trad. it. chap. CCLXIII. Voir Targa, pag. 94, 156 et 157. On a déjà vu des dispositions semblables dans les chap. XXXVI [81] et suiv. Il faut se reporter à la note 1 de la page 320, ci-après.

que nolieiat lo havien. Emperó, si ells aquell carrech ò altre en loch d'aquell dar no li poran, ells li son tenguts de fer tota la messió è tot lo dan è tot lo destrich, que ell ne sostendrá è sostengut ne haurá. Emperó, es axí à entendre, que aquell dan è aquell destrich deu esser més en coneguda de dos bons homens qui sapien de la art de la mar; perçó, car los dits mercaders son stats axí volenterosos de donarli aquell carrech que ells nolieiat li hauran, è per res que ells hi hagen pogut fer no será romas. E qualsevol pati lo senyor de la nau ò leny farà ab los mercaders, aquell pati meteix deuen esser los mariners. Emperó, si la nau ò leny deurá anar carregar en algun loch, abans que l' senyor de la nau ò leny partesca d'aquell loch on lo contracte del nolit será stat fet, è ans qu'ell partesca d'aquí, lo empediment hi serà vengut; si los mercaders diran à aquell senyor d'aquella nau ò leny, que ells nolieiat hauran, que ell no stiga per paor de aquell impediment de anar allá on deu carregar, que ells son certs è no han paor ne dubte, que per aquell impediment, ell ne res d'ells sia detengut ne detardat; si sobre aquestes raons desusdites lo senyor de la nau ò leny, que ells nolieiat hauran, irá ab aquella sua nau ò leny en aquell loch, on lo carrech devia levar, en axí com era estat nolieiat; si los dits mercaders aquell carrech donar no li poran, ells son tenguts de fer tota la messió que per culpa d'ells hac per l'impediment, è encara de donar è de pagar tot aquell nolit lo qual ells li eren tenguts de donar, si lo carrech los hagues portat, que no es culpa de ell com ell portat no l' los ha. E açó no deu esser més en laor de bons homens, si lo senyor de la nau ò leny no ú vol; perçó, car segons que en un capitol es

charger. Mais, s'ils ne peuvent livrer cette cargaison ni une autre à sa place, ils sont obligés de payer au patron tous les frais, et de l'indemniser de tout le dommage et de toutes les pertes qu'il a éprouvés. Il est bien entendu que l'appréciation de ces dommages et de ces pertes doit être confiée à deux prud'hommes instruits dans l'art de la mer, parce que le marchand avoit volonté de livrer au patron la cargaison qu'il avoit promis de charger et qu'il n'a pas chargé par une cause qui ne dépendoit pas de lui. Quelle que soit la convention que le patron fasse avec les marchands, les matelots doivent s'y conformer (1).

Lorsque, le navire devant aller charger en un lieu, l'empêchement arrive avant que le patron parte de celui où le contrat a été fait, si les marchands disent au patron que la crainte d'empêchement ne doit pas le dispenser d'aller là où il doit charger, parce qu'ils sont sûrs et qu'ils ne craignent pas que, par l'effet de cet empêchement, ni eux ni leurs propriétés soient détenus ou retardés; si le patron, cédant à ces raisons, va avec son navire au lieu où il devoit prendre la cargaison, de la manière convenue, les marchands qui ne pourront la lui donner, sont obligés de payer tous les frais que, par leur faute, il a été obligé de faire, à cause de l'empêchement, et encore de donner et de payer tout le fret qu'ils auroient eu à payer s'il avoit porté cette cargaison; car ce n'est pas sa faute s'il ne l'a pas portée.

Ce point ne doit pas être mis à la décision des prud'hommes sans le consentement du patron, parce que, selon qu'il est contenu dans un chapitre précédent, tout navire,

(1) Boucher traduit *y esser* par *y être*, ce qui supposeroit que les matelots doivent être parties au contrat. Mais ce n'est point ce que veut le Consulat. Le patron les représente; et ce qu'il fait les oblige. On a déjà vu plusieurs fois ce principe, notamment dans les chap. CIV, CXLVII et CXC [149, 192 et 235].

contengut, tota nau ò leny, pusque haurá feta vela, deu haver tot son nolit, sens tot contrast. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny ne volrá fer alguna avinença, ell la n' pot fer è deuen hi esser los mariners. Emperó, si com los dits mercaders nolieiaren aquella nau ò leny, era ia lo empediment en aquell loch, è lo senyor de la nau ò leny dix è demostra à aquells mercaders, ia ells per que nolieiaven, pusque empediment hi havia, è ells li diran que pens de nolieiar è que no se n'estiga per paor del empediment, qu'ells lo n' guardaran de dan, è sobre les dites raons ells nolieiaran, ells son tenguts à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny, que axí com desus es dit hauran nolieiat, de donar è de restituir tot dan è tot destrich è tota messió, que ell haurá fet ne sostengut per culpa d'ells, qui axí com desus es dit lo nolieiaren. E lo senyor de la nau ò leny es tengut als dits mercaders en totes è aytantes guises com los mercaders son als senyors de les naus ò lenys; è encara mes, en moltes de guises que los mercaders no son tenguts als senyors de les naus. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

qui a fait voile, doit avoir tout son fret sans aucune contestation (1). Mais, si le patron consent à faire quelque remise, il peut le faire, et les matelots doivent s'y conformer.

Si, l'empêchement existant déjà dans ce lieu lorsque les marchands ont affrété le navire, le patron dit et fait entendre aux marchands qu'ils ne doivent pas affréter par ce motif; si ceux-ci lui répondent qu'il peut fréter sans être retenu par la crainte de l'empêchement, et qu'ils le garantiront de dommage, de sorte que, cédant à ces raisons, le patron se soit accordé avec eux, ils sont responsables envers lui, de la manière expliquée ci-dessus, et ils doivent lui rendre et restituer tout le dommage et tout le préjudice qu'il aura soufferts, et toute la dépense qu'il aura faite par leur faute.

Ce patron est obligé envers les marchands de la même manière que les marchands le sont avec lui, et encore en beaucoup plus de cas que les marchands ne le sont envers les patrons.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXXII [267].

Com mariner no deu exir de nau per paraula del senyor.

Si algun senyor de nau ò leny dará paraula à algun mariner per alguna raó, no se n' deu pas exir tan solament per lo dit del senyor de la nau ò leny, tro fins que l' senyor de la nau ò leny li haia levat ò fet levar lo pa è la vianda davant. E si l' mariner se parteix de la

Chapitre CCXXII [267] (3).

Un matelot n'est pas obligé de sortir du navire, sur la simple parole du patron.

Si, par quelque motif, un patron congédie un matelot, celui-ci ne doit pas s'en aller au premier mot; il doit attendre que le patron ait ôté ou fait ôter le pain et la nourriture de devant lui.

Si le matelot s'en va uniquement à cause

(1) Le chapitre indiqué ici est le chapitre XXXIX [84], qui, précisément, prévoit le cas dont il s'agit ici.
(2) Capmany a omis cette disposition finale.
(3) Manuscrit, chap. CCXXIX. *Si algun senyor de nau ò de leny dará paraula à alcun mariner* [*que no se n'deu axir per son dir*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 78. Trad. it. chap. CCLXIV. Voir Targa, chap. XXVI et XLV; Roccus, pag. 315. Ce chapitre est copié presque littéralement de l'article 14 des Rôles d'Oléron, et en offre le commentaire.

nau ò leny tan solament per la paraula que l' senyor de la nau ò leny li haurá donada, menys que no li haurá levada la vianda, lo senyor de la nau ò leny no li es tengut de res à respondre, per demanda que aquell mariner li faça. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny dará paraula à algun mariner, la paraula es à entendre, que li leu la vianda davant ò la li faça levar, ans que l' viatge sia acabat ne fet, sens iusta raó, ell li es tengut de pagar tot lo loguer que promes li haurá, ò promes li es stat al temps que ell se acorda. E si lo mariner anava ò era à cosiment, lo senyor de la nau ò leny li es tengut de donar è pagar tot aquell loguer, que l' notxer è l' escrivá diran per lur sagrament que aquell mariner haguera afanyat, si lo viatge complis. Encara mes, que si lo senyor de la nau lo lexará en loch estrany, si l' mariner romandre no y volrá, lo senyor de la nau ò leny es tengut que li dó nau ò leny è vianda, tro que aquell mariner sia tornat en aquell loch on lo senyor de la nau lo leva ò que se n'avenga ab ell, si lo mariner ne volrá fer avinença. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny li dará paraula, axí com desus es dit, per alguna raó iusta ò per les condicions que en lo capitol desusdit son ia dites è certificades; lo senyor de la nau ò leny no li es tengut que li pag lo loguer ne que li dó nau ab que se n' torne ne encara vianda. E per les raons que desus son dites, tot senyor de nau ò de leny deu gardar, com dará paraula à algun mariner, que la li dó ab iusta raó, perçó que à dan no li pusca tornar; è l's mariners deuen guardar atresí, ia com pendran paraula è com no, perçó que alguna iusta raó no l's puga esser posada desus, qui l's pogues tornar à dan. E perçó fon fet aquest capitol.

du congé que le patron lui a donné, sans que celui-ci ait fait ôter la nourriture de devant lui, le patron n'est obligé à rien envers lui, quelque chose qu'il demande.

Si le patron, sans juste raison, donne congé à un matelot (et par congé il faut entendre qu'il ôte la nourriture de devant lui, ou qu'il la lui fasse ôter) avant que le voyage soit fini, il est obligé de payer tout le salaire qu'il lui avoit promis quand il l'a enrôlé. Si le matelot alloit à discrétion, le patron est obligé de lui donner et payer tout le salaire que le contre-maître et l'écrivain déclareront sous serment que ce matelot auroit gagné s'il avoit fini le voyage.

Encore plus, si le patron le congédie en pays étranger, où le matelot ne voudra pas rester, il est obligé de lui fournir place et nourriture dans un navire, pour qu'il puisse retourner au lieu où il l'avoit embarqué, à moins qu'il ne s'accorde avec lui, si le matelot y consent. Mais, si le patron lui donne congé dans la forme ci-dessus, pour quelque motif juste ou pour les causes déjà expliquées dans un chapitre précédent (1), le patron n'est pas obligé de lui payer le salaire, ni de lui fournir place et nourriture pour son retour.

Par ces motifs, tout patron, quand il donnera congé à quelque matelot, doit faire bien attention de ne le donner que par des motifs justes, afin qu'il ne puisse lui en arriver dommage; et les matelots doivent aussi prendre garde comment ils prennent congé, afin qu'on n'ait point à leur opposer quelque motif juste d'où il puisse leur arriver dommage.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (2).

(1) Le chapitre auquel on renvoie est le LXXX [125], qui détermine quatre causes de congédiement.
(2) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCXXIII [268].

Mariner que fugirá.

Si algun mariner fugirá à nau ò à leny, pus que haurá rebut son loguer, en algun loch, ans que ell no haurá fet aquell servey, que ell fer promes com s'y acorda, es axí à entendre que ell fugirá, ans que la nau no haurá acabat ne fet aquell viatge en que ell será acordat, è encara lo mariner desusdit hi será anat en partida, aquell mariner aytal es tengut de retre lo loguer que rebut haurá, à aquell senyor de aquella nau ò leny de qui ell l' haurá rebut, sens tot contrast; è de servey que ell haia fet no deu haver res, pus que en axí será fugit, com desus es dit; ans, en qualque loch que ell será aconseguit, deu esser prés è estar tant en la presó, tro que haia retut al patró de la nau lo loguer que l' dit mariner havia rebut è tots dans è greuges que l' senyor de la nau haia sostengut: è sia n' cregut lo senyor de la nau per sa simple paraula è sens testimoni. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

Chapitre CCXXIII [268] (1).

Du matelot qui désertera.

Lorsqu'un matelot déserte du navire après avoir reçu son salaire et avant d'avoir accompli le service pour lequel il s'est engagé, c'est-à-dire, s'il déserte avant que le navire ait terminé le voyage pour lequel il s'est enrôlé, encore bien qu'une partie de ce voyage soit déjà faite, il est obligé de rendre au patron le salaire qu'il a reçu de lui, sans aucune contestation; et pour le service qu'il aura fait il ne doit rien avoir, puisqu'il a déserté, comme il a été dit : au contraire, en quelque lieu qu'il puisse être trouvé, il doit être arrêté et rester en prison jusqu'à ce qu'il ait rendu au patron le salaire qu'il avoit reçu d'avance, et réparer tous les dommages et préjudices que celui-ci a soufferts, dont le montant sera fixé par sa simple déclaration, sans qu'il soit besoin de témoins.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXXIV [269].

De carrech de grá prés sens mesura.

Si alguns mercaders nolieiaran alguna nau ò leny à algú, è los dits mercaders carregaran aquella nau ò aquell leny, que ells nolieiat hauran, de grá, si lo senyor de la nau ò del leny que ells nolieiat hauran, axí com desus es dit, no rebrá à mesura ell, ne hom per ell, aquell grá que aquells mercaders metran en aquella sua nau ò leny, si no tan solament que

Chapitre CCXXIV [269] (3).

De la cargaison de grains prise sans mesurage.

Lorsque des marchands qui ont affrété un navire le chargent de grains, sans que le patron, ni personne à sa place, procède au mesurage des grains ainsi chargés sur ce navire, s'en rapportant à ce que les marchands ou quelqu'un en leur nom a déclaré; si dans la suite ce patron veut mesurer ou faire mesurer ces grains chargés dans son navire, et qu'il a portés au lieu où il a été convenu qu'il devoit faire son

(1) Manuscrit, chap. CCXXX. *Si algun mariner fugirá à nau ò à leny pus aurá aút son loguer.* Capm. page 79. Trad. it. chap. CCLXV. Voir Cleirac, pag. 52 et 439; Valin, t. I.er, pag. 592; Émérigon, t. I.er, pag. 389. Ce chapitre répète presque identiquement ce qu'on a vu chap. CXII et CXIII [157 et 158].

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

(3) Manuscrit, chap. CCXXXI. *Si alguns mercaders noliejaran nau ò leny è los dits mercaders* [*lo carregaran de gra*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 117. Trad. it. chap. CCLXVI. Voir Targa, pag. 146; Émérigon, t. I.er, pag. 327.

ell se n' fiará en la paraula que l's mercaders ò hom per ells li diran; si aquell senyor de la nau ò leny volrá mesurar ò fer mesurar aquell grá que en la sua nau ò leny será stat més, è ell haurá portat en aquell loch on havia à descarregar, ell ho pot fer, que mercader algú no li ú pot vedar ne contrastar. E com lo dit senyor de la nau ò leny haurá mesurat ò fet mesurar, si ell troba mes que los dits mercaders ò hom per ells no li havien dit ne demostrat, ò per falta de mesurar ò per raó que l's dits mercaders li volguessen fraudar lo nolit que ell ne deurá haver ò sia que l' grá haia fet algun creximent per alguna raó, per qualsevol de les raons desusdites que lo creix será fet, lo senyor de la nau ò leny deu haver son nolit axí del creix com d'aquell que los mercaders li havien manifestat ò hom per ells. E lo creximent que en aquell grá será trobat se deu partir per eguals parts entre tots los mercaders; è deune haver quascú sa part, segons la quantitat del grá que en la nau ò leny hauran més. E quascú dels dits mercaders es tengut de pagar nolit al senyor de la nau ò leny, axí be del creix com de aquell que nolieiat li havia; perçó car es raó, que pus los mercaders fan de lur prou, que l' senyor de la nau ò leny no faça son dan. Encara per altra raó, perçó com lo senyor de la nau ne hom per ell no l' rebé à compte. Mas emperó, si lo senyor de la nau ò leny ò hom per ell lo haurá mesurat ò fet mesurar ò l'haurá rebut à compte; si en aquell grá que lo senyor de la nau ò leny ò hom per ell haurá mesurat ò fet mesurar, è l'haurá rebut à compte, si algun creix hi será trobat, d'aquell creix no son tenguts los mercaders de pagar res de nolit; perçó car lo senyor de la nau ò leny no se n' volgué fiar en lo dit ne en la fé dels mercaders. E si Deu los fá alguna gracia ò algun be, que s' sia lur, tot en axí, com si

déchargement, il peut procéder à ce mesurage, et aucun marchand ne peut s'y opposer ni faire de contestation.

Après que le patron aura mesuré ou fait mesurer ces grains, s'il en trouve plus que la quantité déclarée par les marchands ou par quelqu'un en leur nom, quelle qu'en puisse être la cause, soit erreur dans le mesurage, soit intention des marchands de frauder le fret dû au patron, sòit augmentation du volume des grains, le patron doit avoir son fret, tant de l'augmentation que de la quantité que les marchands, ou quelqu'un en leur nom, avoient déclarée.

L'augmentation de ces grains doit être répartie proportionnellement entre tous les marchands, et chacun doit en avoir sa part, selon la quantité de grains qu'il avoit mise dans le navire. Chacun des marchands est obligé de payer au patron le fret, tant de l'augmentation que de ce qui avoit été affrété, parce qu'il est juste que, les marchands faisant leur profit, le patron n'éprouve pas de dommage. Encore, par une autre raison, parce que le patron, ni personne en son nom, n'a reçu les grains en compte.

Mais si, le patron ou quelqu'un à sa place ayant mesuré ou fait mesurer les grains, ou les ayant pris en compte, on y trouve lors de l'arrivée quelque augmentation, les marchands ne sont pas obligés d'en payer le fret, puisque le patron n'a pas voulu se fier à leur parole.

Si Dieu leur fait quelque avantage ou quelque bénéfice, il doit être pour eux; de

lo senyor de la nau ò leny se n' fos fiat en la fé dels mercaders, haguera part en lo profit que Deu hi haguera donat. En axí be, iusta raó es, que aquell creix que Deu hi ha donat, que dega esser dels mercaders, pus que lo senyor de la nau no se n' volgué en ells fiar. Emperó, si lo senyor de la nau lo fará mesurar, è l' rebrá à compte, si los mercaders alguna falla y trobaran, lo senyor de la nau ò del leny los n'es tengut de esmena à fer. Emperó, es axí à entendre, que deu esser guardada la natura d'aquell grá, perçó com hi ha natura de grá, que may no torna à la mesura que hom lo rebrá. Emperó, si lo senyor de la nau ò leny ò hom per ell será al mesurar, mas pas gens ell ne hom per ell no l' mesuraran per si, ne l' rebran à compte, ans se n' fiaran en fé dels mercaders; en aquell creix aytal deu haver lo senvor de la nau ò leny son nolit. Encara mes, si menyscap s'y troba, no n' deu esser tengut, pus que ell ne hom per ell no l'haurá mesurat ne fet mesurar, ne l'haurá prés à compte. E per les raons desus dites fó fet aquest capitol.

même que si le patron s'étoit fié aux marchands, il auroit eu part dans le profit que Dieu auroit donné. En effet, il est juste que l'augmentation que Dieu a donnée soit pour les marchands, puisque le patron n'a pas voulu se fier à eux.

Mais, si, le patron ayant fait mesurer le grain et l'ayant reçu en compte, les marchands y trouvent quelque déficit, il est obligé de les en indemniser (1) : bien entendu qu'on doit avoir égard à la nature des grains, puisqu'il y a des espèces de grains qui ne reviennent jamais à la mesure à laquelle ils ont été reçus. Toutefois, si le patron ou quelqu'un en son nom a été présent au mesurage, sans que lui, ou son représentant, les ait mesurés par lui-même, ou les ait reçus en compte; si au contraire ils ont suivi la foi des marchands, le patron doit avoir son fret dans l'augmentation. Encore plus, si l'on y trouve du déficit, il n'en est pas responsable, puisque ni lui ni personne en son nom ne les a mesurés, ni fait mesurer, ni ne les a reçus en compte.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXXV [270].

Condicions de nolit.

Si algun senyor de nau ò leny nolieiará la sua nau ò leny à algun mercader ò mercaders, è quant lo senyor de la nau ò leny será iunt en aquell loch on ells deuran descarregar; si entre ell è los merca-

Chapitre CCXXV [270] (3).

Des conditions du fret.

Lorsqu'un patron, ayant frété son navire à des marchands, arrive au lieu où l'on doit décharger, si entre lui et les marchands il n'a pas été convenu de jour déterminé ou de temps fixe auquel ces marchands dussent lui payer le fret, le patron peut retenir

(1) Boucher traduit, *los n'es tengut de esmena à fer*, par, *il ne sera tenu envers eux à aucun dédommagement.* Le contre-sens est évident, et le sens du chapitre suffisoit pour l'éviter. L'erreur dans laquelle ce traducteur est tombé provient, comme je l'ai remarqué plusieurs fois, de ce qu'il prend le *ne* catalan pour une négation, tandis que ce mot signifie *en*. Les autres traducteurs n'ont point commis cette faute.

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

(3) Manuscrit, chap. CCXXXII. *Si algun senyor de nau ò de leny noliejará la sua nau ò l'seu leny* [*è no es empres dia sert de pagar lo nolit è lo mercader li laxará la mercaderia per lo nolit, que la à pendre*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 119. Trad. it. chap. CCLXVII. Ce chapitre a pu être emprunté en partie du chap. VII du livre IV du Statut de Marseille.

ders no haurá empres dia cert ò temps sabut, que los dits mercaders li deguen haver pagat lo nolit que ab ell hauran empres; lo senyor de la nau ò leny se n' pot retenir tota la roba, è que no leix descarregar tro fins que l's mercaders li haien assegurat de pagar aquell nolit, que ab ell hauran empres lo dia que ells nolieiaren, encara dins dia cert ò temps sabut. Emperó, si entre lo senyor de la nau ò leny è los mercaders haurá empres dia cert ò temps sabut, que ells li deguen haver descarregat è pagat aquell nolit, que ells li prometeren de donar, lo senyor de la nau ò leny no l's deu ni pot contrastar que ells no descarreguen la roba lur. Salvo emperó, que l' senyor de la nau ò leny dubtas ò hagues dubte que aquells mercaders fossen trafegadors ò baratadors è que s' temes que no li metessen lo seu nolit en barata, que ell lo pogues perdre. Emperó, si los dits mercaders daran una seguretat al senyor de la nau ò leny que ell haia sául lo nolit seu, ell los deu dexar descarregar tota la lur roba. E si, per ventura, los dits mercaders diran al senyor de la nau ò leny, ell si vol pendre de aquella roba meteixa que ell haurá portada, à aquell preu que ells la porien vendre ò que val en aquell loch on ell la deu descarregar, tant deu descarregar tro que ell haia compliment de paga al nolit, que ells li prometeren de donar; si lo senyor de la nau ò leny se vol, ell ho pot fer, mas los dits mercaders no l' ne poden forçar. E si lo senyor de la nau ò leny la pendrá per sa autoritat, ell ho pot fer; è si ell y guanya, tot lo guany deu esser seu; è si y perdrá, tota la perdua

toutes les marchandises, et ne pas les laisser décharger, jusqu'à ce que les marchands lui aient garanti que le fret qu'ils lui ont promis lors de l'affrétement lui sera payé à un jour fixe (1).

Mais, si entre le patron et les marchands il avoit été convenu d'un jour déterminé, ou d'un temps fixe, auquel ils dussent avoir déchargé et payé le fret promis, le patron ne doit ni ne peut s'opposer à ce qu'ils déchargent leurs marchandises, sauf toutefois s'il avoit quelque crainte que ces marchands ne fussent des fripons ou des escrocs, et qu'ils ne lui fissent des difficultés au point de lui faire perdre son fret. Mais, si les marchands donnent une garantie au patron, de manière qu'il n'ait rien à craindre pour son fret, il doit leur permettre de décharger toutes leurs marchandises.

S'ils proposent au patron de prendre ces mêmes marchandises qu'il a portées, au prix qu'ils pourroient les vendre, ou qu'elles valent dans le lieu où il doit les débarquer, et qu'en les déchargeant ils en laissent jusqu'à concurrence de ce qu'il faut pour payer le fret qu'ils ont promis de lui donner, le patron peut y consentir; mais les marchands ne peuvent pas l'y forcer (2).

Lorsque le patron use de cette faculté de sa propre autorité, s'il y gagne, tout le gain sera pour lui, de même que, s'il y perd, il supportera toute la perte; car aucun de ses

(1) On a vu dans le chap. XV [60] que l'écrivain, et par conséquent le patron, s'il n'y a pas d'écrivain, peut exiger un gage qui, d'après le chap. CLI [196], ne peut être fourni qu'avec des marchandises qu'il a transportées. Le chap. XXXVIII [83] permet la rétention du quart. Ici le droit de rétention s'exerce sur la totalité. On trouvera la même règle dans le chap. CCXXX [275]. Tout cela prouve que le Consulat est formé de matériaux puisés à des sources diverses. Ce chapitre me paroit, au reste, être le plus conforme aux vrais principes. La totalité des marchandises répond du fret; c'est la règle qu'il pose. Mais il distingue; s'il a été convenu que le chargeur jouiroit d'un terme pour payer son fret, le droit de rétention n'a plus lieu, et le patron n'est autorisé à demander sûreté qu'en cas de danger de perdre.

(2) Voir cependant ce qui est dit plus bas, et en outre le chapitre CCXXX [275].

deu esser sua, que personer no li n'es de res tengut. Mas, lo senyor de la nau ò leny es tengut de donar part à sos personers de tot aytant com ell haurá de nolit. Emperó, si los mercaders lexaran aquella roba al senyor de la nau ò leny, que ell haurá portada, per lo nolit que ells donar li deuen, lo senyor de la nau ò leny la ha à rebre, è de res als no l's pot destrenyer. E si per aytal raó, com desus es dita, lo senyor de la nau ò del leny ha à pendre aquella roba desusdita, personer algú no pot res dir ne contrastar, que ell haia à pendre axí be sa part de la perdua com del guany, si Deu li donava. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò leny haurá à pendre de aquella roba que ell haurá portada quantitat per lo nolit que ell ne deu haver, è açó haurá à fer per manament è per destret de la senyoria del loch on ell será, si en aquella roba que ell, axí com desus es dit, haurá haguda à pendre, se perdrá ò s' guanyará, personer algú no s' pot ni s' deu abstrer que ell no haia à pendre sa part, axí be del guany com de la perdua. Encara mes, si los personers diran è empendran ab lo senyor de la nau ò leny, que ell en qualque part que ell vage ò venga, que ell totavia esmerç è puga esmerçar tot ço que del nolit que ell rebrá, li sobrará; è si los personers tots ò la maior partida diran ò empendran ab lo senyor de la nau ço que desus es dit, si ells guanyen ò perden, de ço que lo senyor de la nau ò leny haurá esmerçat, de alló que del nolit li será sobrat, deuen pendre lur part axí be de la perdua com del guany, si Deu n'y dava; è en res los dits personers no n' poden contrastar al senyor de la nau, pus que per manament de tots ò de la maior partida ho haurá fet. Encara mes, si lo senyor de la nau ò leny haurá esmerçat algunes vegades ço que del nolit li será sobrat, sens manament è sens sabuda de sos personers, si ell y guanyará, ells pendran lur part de aquell

actionnaires ne devra y prendre part, tandis qu'au contraire le patron est obligé de leur tenir compte de tout le montant du fret.

Mais, si les marchands laissent au patron toutes les marchandises qu'il a portées pour le fret qu'ils doivent lui donner, il doit les prendre sans pouvoir exiger d'eux rien de plus; et lorsque dans cette circonstance le patron est obligé de prendre les marchandises, aucun actionnaire ne peut lui faire de contestation, chacun doit prendre sa part de la perte, comme du gain, si Dieu leur en donnoit.

Si, par événement, le patron a été forcé par la justice des lieux à prendre une certaine quantité des marchandises qu'il a portées pour le fret qui lui est dû, dans le cas où les marchandises ainsi reçues occasioneroient de la perte ou du gain, aucun actionnaire ne peut refuser d'y participer.

Encore plus, si les actionnaires sont convenus avec le patron que, quelque part qu'il aille, ou d'où il vienne, il emploiera et pourra employer tout ce qui lui restera du fret qu'il recevra, une telle convention ayant été faite par la totalité ou la majeure partie des actionnaires, s'il y a du gain ou de la perte sur ce que le patron aura employé de ce qui lui sera resté de fret, chacun doit supporter sa part de cette perte, comme il la prendroit dans le gain, si Dieu en donnoit; et ils ne peuvent à ce sujet faire de contestation au patron, puisqu'il aura agi par ordre de tous, ou de la majeure partie

Encore plus, lorsque le patron a employé à différentes fois ce qui lui étoit resté de fret, sans l'ordre et à l'insu de ses actionnaires, et qu'il y gagne, ces derniers prendront leur part de ce gain,

guany, si los dits personers ne li diran ne li faran manament, que ell no esmerç ço que del nolit li sobrará, è si ell ho fa, que ells pendran volenters del guany, si Deu lo y dona, è si perdua s'y esdevenia, que fos tota sua. E si los personers açó que desus es dit li diran ò li manaran, è ultra lo manament que ells li hauran fet, ell no stará que no esmerç ço que del nolit li sobrará; si en alló en que ell haurá esmerçat ço que del nolit li será sobrat Deu guany y dará, ell es tengut de donar part als personers de tot aquell guany, è si ell perdrá, tota la perdua deu esser sua. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny esmerçará alguns viatges ço que del nolit li sobrará, è los personers pendran part d'açó que Deu hi dará, è ells no diran ne faran lo manament que desus es dit al senyor de la nau ò leny; si ell esmerçará, axí com desus es dit, los dits personers son tenguts de pendre part, axí de la perdua, com farien del guany, si Deu n'y dava, tro fins que ells li haguessen dit ò fet lo manament, axí com desus es dit. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

s'ils lui avoient défendu (1) d'employer ce qui resteroit du fret, en lui déclarant que, s'il le faisoit, ils partageront volontiers le gain que Dieu donnera, mais que, s'il arrive quelque perte, elle sera pour lui. Lorsque les actionnaires lui auront fait cette déclaration, si néanmoins il emploie ce qui lui sera resté du fret, il est obligé de faire part aux actionnaires de tout le gain que Dieu lui aura donné; mais, s'il y perd, toute la perte doit être pour lui.

Si, par événement, le patron, dans quelques voyages, ayant employé ce qui lui restoit de fret, les actionnaires prennent part au gain que Dieu a donné, sans lui faire la déclaration susdite, ils sont obligés de prendre part à la perte, ainsi qu'ils le feroient au gain, si Dieu en donnoit, jusqu'à ce qu'ils aient dit ou donné l'ordre dont il a été parlé plus haut.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXXVI [271].

De nau ò leny qui estant en lo carregar sobrevendrá temporal.

Si algun senyor de nau ò leny carregar deurá en algun loch, è stant en lo loch on deu carregar, ans que ell haia carregat, metrá s' leig temps è ell haurá dubte que mal temps se meta; si lo dit senyor de la nau ò leny fará alguna messió, axí com es

Chapitre CCXXVI [271] (3).

Du cas où, le navire étant en chargement, il arrive une tempête.

Lorsqu'un patron étant dans un port, prêt à charger, il survient, avant qu'il ait chargé, un temps assez mauvais pour lui faire craindre une tempête; s'il fait quelque dépense, par exemple, s'il loue des câbles pour amarrer le navire; les marchands qui l'auront affrété ne sont pas obligés d'y contribuer,

(1) Le manuscrit et sept éditions que j'ai consultées portent, *si los dits personers* NO *li diran ne li faran manament*. Je crois que NO est une faute et qu'il faut lire NE. En admettant la négation NO, le Consulat contiendroit une décision injuste, puisque les actionnaires qui auroient tacitement approuvé le patron partageroient le gain sans prendre part à la perte, quoiqu'ils ne lui eussent pas défendu d'employer le fret : d'un autre côté, le contraire est décidé plus bas, au paragraphe commençant par *si per ventura*.

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

(3) Manuscrit, chap. CCXXXIII. *Si algun senyor de nau ò de leny deurá carregar en algun loch* [*è metrá s'leig temps ans que hage carregat*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 256. Trad. it. chap. CCLXVIII. Voir les chap. LXVII et CL [112 et 195].

de logar exarcia per metre à la nau ò leny à ormeiar, los mercaders qui nolieiat lo hauran no y son tenguts à metre, pus que no hauran res carregat, si donchs lo senyor de la nau ò leny no haurá empres lo dia que ells nolieiaren, que en tota messió que li hagues à fer à necessari de la nau ò leny, si li venia per cas de ventura, que ells hi deguessen metre lur part. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny haurá carregat alguna quantitat de la roba, que ell levar deurá, aquella quantitat que carregada será, deu pagar en tota messió que l' senyor de la nau ò leny haurá à fer, per lo cas de ventura que desus es dit, per sou è per liura ab la nau ò leny ensemps; si donchs entre tots los mercaders ò la maior partida no será empres, que si lo cas que desus es dit hi esdevenia, aquella roba qui roman en terra aiudas à aquella qui será carregada. E si la nau ò leny será carregada de tot, si li vendrá lo cas que desus es dit, tot lo cors de la nau ò leny deu pagar ab la roba ensemps, per sou è per liura. Emperó, es axí à entendre, que aquella nau ò leny sia be è suficientment exarciat, è que la exarcia que ell haurá que sia ben bastant è suficient. E si la exarcia que aquella nau ò leny portará ò haurá ab si, no li serà suficient, ne à menor d'ell; si lo cas desusdit li esdevendrá, los dits mercaders ne la roba d'ells no li son tenguts de res à metre en aquella messió, que aquell senyor de aquella nau haurá à fer per raó del cas desusdit, ans lo senyor de la nau ò del leny es tengut als mercaders, que si ells sostendran algun dan ò algun greuge per raó de aquella exarcia, que ell ab si portará, à restituir. Emperó, deu esser en axí entes, que los dits mercaders no sien creguts per lur simple paraula, ans deu esser més en vista è en coneguda de dos bons homens de la mar, que ells que coneguen aquella exarcia si es suficient à aquella nau ò leny ò no : è qualsevol cosa que à

puisqu'ils n'ont rien chargé, à moins que le patron ne soit convenu, lorsqu'il s'est accordé, que toute la dépense qu'il auroit à faire pour les besoins du navire, au cas où il lui arriveroit quelque malheur, sera supportée proportionnellement par eux.

Si, par événement, le patron a chargé une partie des marchandises qu'il devoit emporter, cette partie doit seule contribuer par sou et par livre, avec le navire, à toutes les dépenses que le patron aura été obligé de faire dans cet accident, à moins qu'il n'ait été convenu entre tous les marchands ou la majeure partie, qu'en tel cas les marchandises qui resteront à terre concourront avec celles qui sont chargées. Si, le navire étant entièrement chargé, l'événement dont il vient d'être parlé survient, tout le corps du navire doit payer, concurremment avec toutes les marchandises, par sou et par livre.

Mais, bien entendu que le navire étoit suffisamment appareillé, et les câbles bons et suffisans. Si les câbles que ce navire avoit n'étoient suffisans ni pour son service, ni même pour le service d'un plus petit, le cas ci-dessus arrivant, ni les marchands ni leurs marchandises ne sont obligés de contribuer à la dépense que le patron aura été obligé de faire. Au contraire, ce dernier est tenu d'indemniser les marchands de tout le dommage qu'ils auront souffert par le défaut de ces câbles.

Néanmoins il faut entendre que les marchands ne seront pas crus sur leur simple parole; mais qu'on en passera par l'arbitrage de deux prud'hommes de la mer, à l'effet de reconnoître si les apparaux étoient ou non suffisans pour le navire; et, quelque chose qu'ils décident, on devra s'y conformer, parce que quelquefois, et même le plus [illegible]ent,

ells ne será vista per be, alló n' deu esser seguit; perçó, que à les vegades è totes les demes, si qualque cas de ventura que esdevengués à alguna nau ò leny, era més en fé de alguns mercaders, totavia dirien ells que per culpa de la exarcia, que la nau ò leny hauria, que no seria suficient, los seria esdevengut aquell dan, que ells havien suffert; è axí si la vista è la coneguda dels bons homens no era, totavia hi serien malcaents los senyors de les naus ò lenys. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

si, dans l'accident qui arrive à un navire, on s'en tenoit au dire de quelques marchands, ils prétendroient toujours que le dommage qu'ils ont souffert leur est arrivé par le défaut des câbles; et, s'il n'y avoit pas une décision de prud'hommes, les patrons seroient toujours lésés.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXXVII [272].

De mestre d'axa è de calafats.

Segons que en lo capitol desusdit declara è demostra dels mestres d'axa è dels calafats, qui hauran emparada alguna obra de fer, com son tenguts è obligats à aquell senyor de qui la obra será è qui en poder la l's haurá mesa, è del senyor aytambé qui la obra los haurá liurada, de que es tengut als dits mestres, è de que no: mas gens en lo capitol desusdit no esclareix, ia si alguns dels dits mestres prometran de obrar ab algun senyor de nau ò leny, si alló, que promes li hauran no li volran attendre, de que li seran tenguts è de que no. E, per les raons desusdites, los nostres antichs qui primer començaren anar per lo mon feren aquesta esmena, perçó que entre los senyors de les naus è los mestres desusdits no pogues haver algun contrast, è digueren è declararen en axí, que tot mestre d'axa è tot calafat qui prometrá de obrar à algun senyor de nau ò leny, è sia que faça preu ò no ab ell, es mester que li ú atena, pusque promes lo y haurá. E si ell fer no ú volrá, es tengut de retre è de esmenar

Chapitre CCXXVII [272] (2).

Des constructeurs et des calfats.

On a vu dans un précédent chapitre (3) ce qui est déclaré relativement aux constructeurs et aux calfats qui auront entrepris quelque ouvrage à faire; de quelle manière ils sont tenus et obligés envers le patron qui les a mis en œuvre, et leur a confié la construction d'un navire; et aussi de quelle manière ce patron est obligé envers les constructeurs. Mais, dans ce chapitre, on ne donne point d'éclaircissemens sur le cas où quelques constructeurs ayant promis de travailler pour un patron ne voudroient pas tenir ce qu'ils lui ont promis, et l'on ne dit point en quoi ils seront responsables.

Par ces raisons, nos ancêtres, qui ont les premiers parcouru le monde, ont fait cet amendement, afin qu'entre les patrons et les constructeurs il ne puisse y avoir aucune contestation; en conséquence, ils ont dit et déclaré ce qui suit : tout constructeur ou tout calfat qui promettra de travailler pour un patron, qu'ils aient ou non fixé un prix, doit faire l'ouvrage, puisqu'il l'a promis.

S'il ne veut pas le faire, il est obligé de payer et de rembourser tout le dommage et

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXXXIV. *Sagons que en lo capitol desusdit declara è demostra* [*si algun mestre d'aixa ò calafat haurá promesa alguna obra*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 24. Trad. it. chap. CCLXIX. Voir Targa, pag. 52, 93 et 157.

(3) Le chapitre auquel celui-ci renvoie est le ch. VIII [53]. Il faut voir aussi le ch. IX [54] et les notes.

tot dan è destrich, que aquell senyor de aquella nau ò leny, à qui ell promes haurá d'obrar, porá metre en ver, que sostengut ne haia è encara ne espera à sostenir, salvo emperó, que als sobredits mestres no ú hagues vedat ni tolt empediment de Deu ne de senyoria. E, per aquella raó meteixa, tot senyor de nau ò leny qui prometrá de liurar alguna obra à algú ò alguns dels sobredits mestres, è no l's ó attendrá, ell los es tengut de donarlos lur loguer, lo qual ab ells havia empres. E si, per ventura, entre ells preu algú fet no haurá, lo senyor de la nau ò leny, qui aquella falla los haurá feta, los es tengut de donar tot aytant com altres pendran en les obres que obraran, esguardada emperó, la valor è bontat de l's sobredits mestres. E encara los es tengut de mes lo senyor de la nau ò leny, qui aquella falla hauria feta als sobredits mestres, de restituir tot lo dan è tot lo destrich que los dits mestres poran en ver metre ò mostrar, que ells ne hauran sostengut è n'esperen à sostenir, esguardat emperó, aquella obra que aquell senyor los haurá promesa de liurar, si es poca ò gran; è esguardat aytambé emperó que à aquell senyor de aquella nau ò de aquell leny, no ú tolgues empediment de Deu ò de senyoria. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

tout le préjudice que le patron à qui il a promis de travailler pourra justifier avoir soufferts ou devoir souffrir; sauf cependant le cas où ces constructeurs n'auroient pu tenir leur engagement par empêchement de Dieu ou de la justice.

Par la même raison, tout patron qui promettra de donner quelque ouvrage à un ou plusieurs constructeurs et ne tiendra pas sa promesse, est obligé de leur donner le salaire convenu. Si, par événement, il n'y a pas eu de prix fixé entre eux, il est obligé de leur donner autant que d'autres ouvriers prendront pour des travaux du même genre, eu égard toutefois au mérite et au talent de ces constructeurs.

A bien plus forte raison, le patron qui aura manqué de parole à ces constructeurs, devra payer tout le dommage et tout le préjudice qu'ils pourront justifier ou démontrer avoir souffert, ou qu'ils craignent de souffrir, considération prise de la plus ou moins grande quantité d'ouvrage que le patron aura promis de leur donner; sauf le cas où le patron ne l'a pu, par empêchement de Dieu ou de la justice.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXXVIII [273].

De servicial è de patró.

Si algun senyor de nau ò de leny tendrá ab si algun servicial à temps sabut, lo dit servicial es mester que attena totes les convinençes, que ab lo senyor

Chapitre CCXXVIII [273] (2).

Du serviteur et du patron.

Si un patron mène avec lui un serviteur (3) engagé pour un temps déterminé, ce dernier doit accomplir toutes les conventions qu'il a faites avec le patron; et il est juste qu'ainsi

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXXXV. *Si algun senyor de nau ò de leny tendrá ab si alcun servecial* [*à temps sabut*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 80. Trad. it. chap. CCLXX. Voir Targa, pag. 93.

(3) L'individu que le Consulat désigne ici n'est pas, à proprement parler, un homme de l'équipage dont les obligations et les droits sont réglés par les chap. LXXIX [124] et suivans. Il n'est pas aussi un simple domestique, exclusivement attaché à la personne du patron, puisqu'on lui attribue un privilége sur le navire. C'étoit sans doute un homme employé à divers offices auxquels les matelots ne pouvoient être appliqués, notamment à apprêter la nourriture de l'équipage, ainsi qu'on le voit dans le chapitre C [145].

de la nau haurá empreses; è es raó, que axí com lo servicial es tengut que attena les convinençes que ab lo senyor haurá empres, que lo dit senyor sia tengut de attendre tot ço que al dit servicial haurá promes. E si lo dit servicial morrá ans del temps que ell haurá empres de servir ab lo dit senyor de la nau ò del leny lo dit senyor de la nau ò leny es tengut de donar è de pagar als proismes del dit servicial, per tot aytant com ell haurá servit, sens tot contrast. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò del leny morrá, lo dit servicial es tengut de servir als hereus è als proismes del senyor qui mort será, tot aytant de temps com ell empres ab ell lo dia que ell se acorda, sens tot contrast; è los hereus è los proismes de aquell, qui mort será, son tenguts de attendre al dit servicial tot ço, que aquell qui mort será, li havia promes en temps de la vida sua. Emperó, es axí à entendre, que l' dit servicial no sia tengut de servir als dits proismes ò hereus, sino aytant com aquella nau ò aquell leny será è stará è irá per manament è per destrich dels dits hereus è proismes de aquell qui mort será, è encara en temps de la vida sua n'era senyor. E si los dits hereus è proismes vendran ò alienaran aquella nau ò aquell leny à algú, ans que l' dit servicial haia servit lo dit temps, que ab aquell qui mort será havia empres, lo dit servicial deu esser escápol al temps que aquella nau ò aquell leny será stat venut; è los proismes damuntdits ò hereus son tenguts de pagar lo dit servicial de tot aytant com ell haurá servit à ells è encara à aquell qui mort es, sens tot contrast. E si, per ventura, los dits proismes ò hereus no hauran de que puguen pagar lo dit servicial, ell deu esser pagat del preu que d'aquella nau ò de aquell leny será hagut.

que le serviteur est obligé de tenir les conventions faites avec le patron, de même ce dernier soit obligé de tenir tout ce qu'il aura promis à son serviteur. Si celui-ci meurt avant la fin du temps pendant lequel il étoit convenu de servir, le patron est obligé de donner et de payer aux parens de son serviteur les salaires gagnés par lui, sans aucune contestation.

Si, par événement, le patron meurt, le serviteur est obligé de servir les héritiers et parens du défunt, tout autant de temps qu'il avoit promis (1) de servir le patron, sans aucune contestation; et les parens et les héritiers du patron défunt sont obligés de tenir tout ce que celui-ci avoit promis au serviteur.

Mais il faut entendre que ce serviteur n'est obligé de servir les parens ou héritiers qu'autant que le navire continuera de naviguer par leur ordre et à leurs frais. Si ces héritiers et parens vendent ce navire à quelqu'un avant l'expiration du temps pour lequel le serviteur s'étoit engagé envers le défunt, il doit être libre dès l'instant que le navire aura été vendu, et les parens ou héritiers du défunt sont obligés de payer le serviteur pour tout le temps qu'il les aura servis eux et le défunt, sans aucune contestation.

Si les parens ou héritiers n'ont pas de quoi payer le serviteur, il doit être payé sur le prix provenant du navire. S'ils refusent de payer avec le prix qu'ils ont tiré de la vente du navire, le serviteur a droit d'exer-

(1) Les éditions de 1517, 1523 et quelques autres ont omis les mots *empres ab ell;* ce qui détruit le sens.

E si los dits hereus ò proismes, del preu que de la dita nau ò leny será hagut, no l' volran pagar, lo dit servicial se n' pot è se n' deu tornar à aquella nau ò aquell leny, que ell servit haurá, perçó com es raó, que en qualque cosa hom faça servey ò lavor algú, que aquella cosa lo dega pagar. Per que aquell qui aytal nau comprará, guard è deu guardar com la comprará, perçó que dan ò greuge no li n' puixa esdevenir. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

cer ces droits sur le navire où il a servi, parce qu'il est juste que si l'on a travaillé pour une chose, pour quelqu'un, on soit payé sur cette chose. En conséquence, que celui qui achetera le navire, prenne bien garde comment il l'achetera, afin qu'il ne puisse lui en arriver dommage ou préjudice (1).

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (2).

Capitol CCXXIX [274].

De stiba de gerres ò botes buydes.

Si . lgun senyor de nau ò de leny navegará en Barberia ò en Espanya ò en algunes altres parts; si alguns mercaders metran en sa nau ò en son leny stiba de botes ò gerres buydes per portar en algunes parts, si la stiba irá condreta, è si los dits mercaders no hauran fet preu de nolit, per rao de aquella roba ò stiba ò gerres; com aquell senyor d' aquella

Chapitre CCXXIX [274] (3).

Des chargemens de tonnes et de barriques vides.

Lorsqu'un patron navigue en Barbarie ou en Espagne (4), ou dans quelques autres pays, si des marchands mettent à bord de son navire, pour le porter quelque part, un chargement de barriques ou de tonnes (5) vides, lesquelles seront entières, sans qu'ils soient convenus de prix pour le fret, le patron, à son arrivée au lieu où il devra décharger, est le maître d'exiger le fret qu'il voudra, ou de prendre la moitié du charge-

(1) Boucher emploie le mot *grugerie,* qui n'est pas français ou qui du moins est trivial. Mais, même d'après le langage familier, le mot *grugerie* n'est point l'équivalent de *greuge,* qui signifie *perte.*

(2) Capmany a omis cet disposition finale.

(3) Manuscrit, chap. CCXXXVI. *Si algun senyor de nau ò de leny navegará en Barberia ò en Spanya* [*è stibará de botas ò de gerras buydas*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 149. Trad. it. chap. CCLXXI. Voir Targa, page 96. On trouve des principes analogues en cas de chargement de bois dans le chapitre XLVI [291].

(4) Ces mots se trouvent déjà dans le chap. XXXIII [72]. Capmany, qui avoit traduit *Espanya* par *España,* le traduit ici par *Andalucia;* et dans ses *Memorias historicas sobre la marina,* &c., t. I.er, part. II, page 34, il assure que sous le nom d'Espagne on désignoit l'Andalousie. Tout le monde sait que la province qui porte ce nom avoit été, comme presque toute l'Espagne, envahie par les Maures, qui en formèrent les royaumes de Cordoue, de Jaën et de Séville, repris successivement par les chrétiens en 1236, 1243 et 1248. Un grand nombre de documens recueillis par Capmany dans les tomes II et IV de l'ouvrage qui vient d'être cité, attestent les relations des Catalans avec les habitans de Séville, et les conventions respectives des souverains pour la liberté et l'extension du commerce maritime de leurs sujets. Cette circonstance, que, dans deux chapitres du Consulat, la Barbarie et l'Espagne sont nommées ensemble, pourroit suggérer l'idée qu'au temps où le Consulat fut rédigé, les Maures possédoient encore la totalité des côtes occidentales ou méridionales de l'Espagne. Mais je ne crois pas que cette induction fût bien fondée : la Barbarie, l'Espagne, ne sont nommées que pour indiquer des pays soumis à d'autres souverains que ceux de la Catalogne; le Consulat ajoute même aux noms de ces deux pays l'expression générique *ou autres lieux.* Il en résulte seulement que le commerce le plus habituel de la Catalogne se faisoit avec la Barbarie et avec les parties de la péninsule qui, n'étant pas soumises aux souverains d'Arragon, étoient désignées sous le nom d'*Espagne,* sans qu'on puisse en conclure que tous ces pays fussent encore occupés par les Sarrasins à l'époque de la rédaction du Consulat.

(5) Le texte porte *gerres,* qui exprime assez souvent de grands vases de terre, comme on l'a vu chapitre CLXXXVI [231]. Mais ici il s'agit évidemment de vaisseaux de bois. J'ai donc dû me servir du mot *tonnes,* dont les dictionnaires catalans autorisent également l'emploi.

nau ò de aquell leny será iunt en aquell loch on aquella stiba ò gerres deurá descarregar, sia en asalt del senyor de la nau ò del leny, de pendre quin nolit se volrá ò de pendre la meytat de aquella stiba ò gerres que ell portades haurá, pus que preu algú no será fet del nolit. Emperó, si lo senyor de la nau ò del leny haurá feta alguna convinença ò empressió, per fet de nolit de la dita stiba ò gerres, aquella convinença ò promissió es mester que l's attena ell. Emperó, si la stiba desusdita no y ira condreta, ans ira desfeta, si desfeta era, lo senyor de la nau ò del leny, no deu haber pas la meytat, sia que n' haia fet preu del nolit ò no, mas pot ne pendre nolit que sia suficient. Per qual raó no deu haver axí be la meytat de les botes desfetes com de les entegres, si preu algú no y haurá fet? Perçó, que com lo senyor de la nau ò del leny era en aquell loch ò en algun altre on trobas roba que volgues levar à nolit, ell ó poguera fer; è ell per portar la stiba en condret, no la porá levar, è axí haurá à perdre aquell nolit. Encara mes, per altra raó, que si ell la desfahia, per ventura costarli hia mes de dreçar è de adobar, que ell no hauria de la roba que ell poguerá levar à nolit : è axí es raó, que haia è dega haver la meytat de la stiba que irá condreta, è no d'aquella que irá desfeta. Encara, per altra raó : car si, per ventura, ell portava la stiba desfeta, ò será en algun loch on ell trobará roba, ell la pot levar sens son dan è pot metre aquella stiba qui desfeta irá per crostam, salvo emperó que si era ligada en faixs, que haurá à fer messió per ferla religar. E axí, per les raons desusdites, no n' deu haver tambe la meytat de la stiba que portará desfeta, com d'aquella que portará en condret.

ment qu'il aura porté, puisqu'il n'aura été convenu d'aucun prix pour le fret.

Mais, s'il a été fait quelque convention ou accord relativement au fret, le patron est tenu de l'exécuter.

Si les barriques étoient démontées, le patron ne doit pas en avoir la moitié, quand même il ne seroit pas convenu d'un prix de fret; seulement il peut exiger un fret suffisant. Par quelle raison ne doit-il pas avoir aussi bien la moitié des barriques démontées que des entières, lorsqu'il n'y a pas eu de prix convenu? Parce que, quand le patron étoit en ce lieu ou dans un autre, où il trouvoit des marchandises qu'il auroit pu prendre à fret, il ne l'a pas fait, et a manqué un autre chargement pour porter les barriques entières (1); ce qui l'a privé d'un fret. Encore plus, pour une autre raison, s'il faisoit démonter les barriques, peut-être lui en coûteroit-il pour les monter et les arranger de nouveau plus qu'il ne pourroit prendre de fret; et ainsi il est juste qu'il ait et doive avoir la moitié du chargement des barriques entières, et non de celles qui étoient démontées. Et même, par une autre raison, si, par événement, il avoit porté des barriques démontées, et qu'il eût trouvé à transporter des marchandises, il auroit pu le faire sans dommage, en plaçant les douves au fond du navire; sauf, si les douves étoient liées en faisceaux, à faire la dépense nécessaire pour les remettre dans le même état.

Ainsi, par les raisons expliquées plus haut, il ne doit pas avoir la moitié du chargement des barriques désassemblées, comme de celles qu'il portera entières.

(1) Boucher traduit les mots *la stiba en condret* par *des barriques défaites*; ce qui est un contre-sens. Le patron qui n'a pas stipulé de fret peut prendre la moitié des barriques, lorsqu'elles étoient reliées, parce qu'elles ont occupé une grande place dans son navire. S'il n'a reçu que des douves propres à former des barriques, comme elles ont occupé peu de place, il n'a droit qu'à un fret arbitré.

Capitol CCXXX [275].

Com la roba pot esser aturada, ò lexada per lo nolit.

Si algun senyor de nau ò leny, qui haurá nolieiada la sua nau ò lo seu leny à algú ò à alguns per anar en ultramar ò en Alexandria ò en Armenia ò en algunes altres parts, los mercaders son tenguts de pagar lo nolit al senyor de la nau ò leny segons que ab ell hauran empres. E si los dits mercaders pagar no volran, ell se pot tenir tanta de roba, que valga lo seu nolit ò mes ò lo scrivá per ell, segons que en un capitol ia desusdit es contengut. Emperó, si los dits mercaders li volran iaquir la roba que ell portada haurá per lo nolit que ells li prometeren de donar, ell la ha à pendre è en res als no l's pot destrenyer; salves emperó, totes les convinençes è empressions de ell à ells que fossen fetes. Emperó, es axí à entendre, que si la nau ò leny es nolieiat à scar, è la roba no sia tota una, ço es que aquells mercaders qui la nau ò leny hauran nolieiat à scar hauran algun faix ò faixs de çeda ò de safra ò de grana ò de alguna altra cosa que fos nobla mercaderia, è tota la altra roba que ells per lo nolit iaquir volran no valrá lo nolit; lo senyor de la nau no es tengut que la prenga, si no s' volrá; que mester es que l' senyor de la nau sia pagat del

Chapitre CCXXX [275] (1).

Comment les marchandises peuvent être retenues ou laissées pour le fret.

Lorsqu'un patron a frété son navire à quelqu'un pour aller outre mer, à Alexandrie, en Arménie, ou quelque autre part, les marchands sont obligés de lui payer le fret selon qu'ils en sont convenus avec lui. S'ils ne veulent pas payer, il peut retenir des marchandises en valeur égale à son fret, et même davantage; l'écrivain le peut aussi au nom du patron, ainsi qu'il a été dit dans un chapitre ci-dessus (2). Mais, si les marchands veulent lui laisser les marchandises qu'il a portées pour le fret qu'ils lui ont promis, il doit les prendre, et ne peut pas les forcer à rien autre chose (3), sans préjudice toutefois des conventions et des accords particuliers qui auroient été faits.

Mais il faut entendre que, si le navire est frété pour une somme déterminée et que les marchandises ne soient pas toutes de la même espèce, c'est-à-dire, si les marchands qui ont affrété le navire pour une somme fixe, y avoient chargé (4) quelques ballots de soie, de safran, ou des matières propres à teindre en couleur de pourpre (5), ou quelques autres marchandises précieuses, tandis que le reste qu'ils voudront laisser pour le fret ne le vaudra pas, le patron n'est pas obligé de prendre ces dernières marchandises, car il faut qu'il soit payé du fret, puisqu'il y a des objets chargés en valeur

(1) Manuscrit, chap. CCXXXVII. *Si algun senyor de nau ò de leny aurá noliejada la sua nau* [*è lo mercader li lexará la roba per lo nolit qu'ella ha à pendra*]. Les mots entre crochets sont ajoutés dans la table des rubriques. Capm. page 122. Trad. it. chap. CCLXXII. Voir Targa, pages 95, 297, 299.

(2) Voir la note 1 de la page 69, la note 3 de la page 83 et la note 2 de la page 130.

(3) Cette disposition semble opposée au chap. CCXXV [270]. Toutefois, on peut concilier l'un et l'autre en supposant deux hypothèses : dans la première, qui seroit celle du chapitre que je viens de citer, il s'agit de marchands qui ne veulent pas abandonner tout leur chargement pour le fret, mais le payer avec des marchandises; ce qui, même d'après le présent chapitre, ne peut être que le résultat d'une libre convention : dans la seconde hypothèse, tout en maintenant ce principe, on permet au chargeur de délaisser tout son chargement pour s'acquitter du fret. Voir la note 1 de la page 121 et la note 1 de la page 292.

(4) Boucher traduit, *n'ont point chargé*. Il est aisé de voir qu'il a fait un contre-sens dans tout ce passage du chapitre.

(5) Le texte porte seulement *grana*, que tous les traducteurs ont rendu par *graines*. Les dictionnaires traduisant *grana* par *murex*, *coccus*, et, dans l'usage actuel, ce mot *grana* désignant en Catalogne la *cochenille*, j'ai cru devoir adopter la traduction que je propose. Voir Muratori, *Antiquitates italicæ medii ævi*, t. II, col. 898, et Guill. Brito, *Philippidos* lib. IX, vers. 385.

nolit, pus roba hi haurá que li bast. Salvo emperó, tota convinença que d'ell à ells será stada empresa. Emperó, si los dits mercaders seran en loch on no puguen vendre aquella dita roba, ne poran haver moneda, è ells la hauran ab alguna altra roba à baratar, los dits mercaders son tenguts de donar tanta de roba al senyor de la nau, que li sia ben bastant al seu nolit, si ell pendre la n' volrá. E si lo dit senyor de la nau pendre no la n' volrá, los dits mercaders li son tenguts de pagar lo nolit, si tota la mercaderia lur se n' sabia consumar; que mester es que l' senyor de la nau sia pagat, salvant que deu esser entes à bon us è à bon enteniment. E si lo senyor de la nau volrá fer gracia als dits mercaders, que ell los vulla sperar del nolit, tro que ells sien tornats en aquell loch de on partiren ò en altre on ells pusquen fer venda d'aquella roba, que ells hauran presa à barata, ell ho pot fer, que mariner ne algun altre no li n' pot contrastar, ne ho deu fer; salvo emperó als mariners tota promessió, que l' senyor de la nau los hagues feta. E si lo senyor de la nau los fará la gracia desusdita, los dits mercaders son tenguts de donar al senyor de la nau guany per sou è per liura, segons que ells guanyaran, de tot ço que ells dar devien per son nolit. E si ells per ventura no y guanyaran, ells son tenguts de donar al senyor de la nau tot lo seu nolit; que no es mester que per fer à ells plaer, ell ne sostengues dan; è perçó com no roman per ell si ells no guanyen, ni es sa culpa. E lo senyor de la nau es tengut de donar als mariners guany per lo lur loguer segons que ell lo pendrá de l's mercaders, salvant emperó totes convinençes ò empreniments que fossen fets entre lo senyor de la nau è los mercaders è encara los

suffisante; sauf cependant toute convention particulière faite entre eux. Si même les marchands sont en un lieu où ils ne puissent pas vendre les marchandises ni trouver de l'argent, de manière qu'ils soient forcés de les échanger avec d'autres, ils sont obligés de donner au patron autant de marchandises qu'il en faudra pour payer son fret, s'il veut les recevoir. S'il ne le veut pas, ils doivent lui payer le fret, quand même toutes leurs marchandises devroient y être employées; car il faut que le patron soit payé, sauf toutefois ce qui peut être réglé convenablement suivant l'usage (1).

Si le patron veut faire grâce aux marchands et leur accorder terme de paiement jusqu'à ce qu'ils soient retournés au lieu d'où ils sont partis, ou quelque autre part où ils puissent vendre les marchandises qu'ils auront prises en échange, il peut le faire, sans que les matelots ou aucun autre ait droit de s'y opposer, sans préjudice de l'exécution des promesses particulières que le patron auroit faites aux matelots.

Si le patron consent l'accommodement ci-dessus en faveur des marchands, ils sont obligés de le faire participer au gain qu'ils feront, par sou et par livre, proportionnellement à ce qu'ils devoient lui donner pour son fret; si par événement ils ne gagnent pas, ils sont obligés de payer au patron la totalité de son fret, parce qu'il ne faut pas que, pour leur faire plaisir, il souffre quelque dommage, puisque ce n'est pas sa faute s'ils ne gagnent pas.

Le patron doit faire participer les matelots, pour leur salaire, à cette portion de gain qu'il recevra des marchands (2), sauf cependant toutes conventions ou accords différens faits entre le patron, les marchands et même les matelots.

(1) Le manuscrit porte, *entes à us et à bona costuma de la mercaderia;* ce qui est l'équivalent du texte.

(2) C'est la conséquence de ce qui a déjà été dit dans plusieurs chapitres précédens. Voir la note 1 de la page 167 et la note 1 de la page 278.

mariners. Emperó, si la nau ò leny será nolieiat à quintarades, si los mercaders no obligaran la una roba per l'altra al nolit al senyor de la nau, lo dit senyor de la nau no s' pot ne deu retenir la una roba per l'altra, pus que al nolieiar no s'empres. Perque tot senyor de nau ò leny se guart è s' deu guardar, ia com nolieiará, è com no, per tal que dan no li n' pusca venir: è guartse lo senyor de la nau à qui nolieiará è à qui no, è com è com no; que mester es que l' mariner sia pagat de son loguer, haia lo senyor de la nau son nolit ò no, pusque l' mariner haurá fet son servey en lo viatge. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

Mais, si, le navire étant frété au quintal, les marchands n'ont pas obligé les différentes marchandises les unes pour les autres au paiement du fret, le patron ne peut ni ne doit retenir une marchandise pour le fret de l'autre (1), puisque cela n'a pas été convenu au moment où le navire a été frété. En conséquence, tout patron doit prendre garde comment il frétera, pour qu'un tel dommage ne puisse lui arriver; il doit aussi bien prendre garde à qui et comment il frétera : car il faut que le matelot soit payé de son salaire, que le patron touche son fret ou non, puisque le matelot fait son service pendant le voyage (2).

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (3).

Capitol CCXXXI [276].

De nau de mercaderia présa per nau armada.

Si alguna nau ò leny armat qui entrará en cors ò n'exirá ò y será, s'encontraran ab alguna altra nau ò leny de mercaderia, si aquella nau ò leny de la mercaderia será de enemichs è ço que dins será, en açó no cal als dir, perçó car

Chapitre CCXXXI [276] (4).

Du navire chargé de marchandises pris par navire armé.

Lorsqu'un navire armé allant ou revenant, ou étant en course, rencontrera un navire marchand, si ce dernier appartient à des ennemis, ainsi que sa cargaison, il est inutile d'en parler (5), parce que chacun est assez instruit pour savoir ce qu'on doit faire,

(1) Il a été question, dans les dispositions précédentes, du cas où le chargement, quoique composé de différentes marchandises, a été fait en bloc, et c'est ce que j'ai déjà fait remarquer dans la note 1 de la page 121; mais ici on suppose que chaque espèce de marchandise a été chargée distinctement et comme si elle appartenoit à différens chargeurs.

(2) Cette décision n'est pas contraire aux chapitres cités dans la note 1 de la page 163, lesquels supposent qu'une force majeure a fait perdre ou a diminué le fret : ici l'on suppose que le patron ne perd son fret que par l'insolvabilité de l'affréteur.

(3) Capmany a omis cette disposition finale.

(4) Manuscrit, chap. CCXXXVIII. *Si alguna nau ò algun leny armat que entra en cors ò n'exirá y entrará.* Trad. it. chap. CCLXXIII. Capm. page 274. M. Chr. Robinson a publié en 1800 une traduction anglaise de ce chapitre et du CCXLV [290]. Ce chapitre est un des plus curieux du Consulat, parce qu'il atteste les usages du moyen âge, relativement à la question toujours controversée et toujours indécise, si le pavillon couvre la marchandise. Ce n'est point dans une simple note qu'il est possible de se livrer à une discussion sur ce point. Il suffit de reconnoître que, d'après les législations et les usages dont le Consulat a été formé, on avoit admis pour principe que la marchandise de l'ennemi, chargée sur un navire ami, étoit de bonne prise, et que la marchandise d'ami, quoique chargée sur un navire ennemi, devoit être respectée. Ce principe se trouve dans un traité entre la ville de Pise et celle d'Arles, de 1221, rapporté par Muratori, *Antiquitates italicæ medii ævi,* t. IV, col. 398; dans deux traités d'Edouard III avec les villes maritimes de Biscaye et de Castille de 1351, et avec les villes de Portugal de 1353, rapportés par Rymer, t. III, partie 1, pag. 71 et 88. Ce principe a souvent été modifié par des traités, et plus souvent par l'usage et la force. Il suffit de faire observer ici que, dans le système adopté par le Consulat, il est impossible de ne pas reconnoître un droit de visite ou au moins de vérification du chargement. C'est à l'occasion de ce chapitre qu'Hubner, dont il contrarioit le système, a parlé avec mépris du Consulat.

(5) On trouve en effet dans le chap. CLXXXV [230] des règles sur le rachat dans le cas de prise, lorsque le navire et sa cargaison appartiennent à l'ennemi du capteur.

quascú es tan cert que ia sap que se n' té à fer, perque no cal en aytal cas posar alguna raó. Emperó, si la nau ò lo leny qui prés será, es de amichs, è la mercaderia que ell portará será de enemichs, l'almirall de la nau ò del leny armat pot forçar è destrenyer aquell senyor de aquella nau ò de aquell dit leny, que ell prés haurá, que ell ab aquella sua nau li deia portar ço que de sos enemichs será, è encara que ell so té en sa nau ò en son leny, tro que sia en loch de recobre; es axí à entendre que l'amirall ò hom per ell la tenga rera si en loch que no haia paor que enemichs la li poguessen tolre; l'almirall emperó pagant à aquell senyor d'aquella nau ò d'aquell leny tot lo nolit que ell haver devia, si la portas en aquell loch on descarregarla devia, ò segons que en lo cartolari será trobat scrit. E si, per ventura, cartolari algú no será trobat, lo senyor de la nau ò leny deu esser cregut en son sagrament per raó del dit nolit. Encara mes, si per ventura com lo almirall ò hom per ell será en loch que ço que guanyat haurá porá salvar, si ell vol que aquella nau ò leny que prés haurá li port ço que ell guanyat haurá, ell lo y deu portar al dit almirall ò à aquell qui per ell hi será. Emperó, deuse n' avenir ab ell, è qualsevol avinença ò empressió que entre ells feta será, lo dit almirall ò aquell qui per ell hi será, es mester que la y attena. E si, per ventura, entre ells promissió ò convinença alguna per raó del nolit feta no será, lo dit almirall ò aquell qui per ell hi será, es mester que paguen lo nolit à aquell senyor de aquella nau ò leny qui aquell guany portat los ho haurá en aquell loch on ells hauran volgut, tot aytant com altra nau ò altre leny ne deuria haver de nolit de semblant roba, que aquella será, è encara mes, sens tot contrast: è sia entes pusque aquella nau ò leny será iunt

et, dans ce cas, il n'est pas nécessaire de donner de règle.

Mais, si le navire qui sera pris appartient à des amis (1), tandis que les marchandises qu'il porte appartiennent à des ennemis, l'amiral du navire armé peut forcer et contraindre le patron du navire qu'il aura pris à lui apporter ce qui appartiendra aux ennemis, et même il peut l'obliger à le garder jusqu'à ce qu'il soit en lieu de sûreté : mais il faut pour cela que l'amiral ou un autre pour lui ait amarré le navire pris à sa poupe en lieu où il n'ait pas crainte que des ennemis le lui enlèvent; à la charge néanmoins par l'amiral de payer au patron de ce navire tout le fret qu'il auroit dû recevoir s'il avoit porté la cargaison là où il devoit la décharger, ou de la manière qui sera écrite sur le registre. Si, par événement, on ne trouve point de registre, le patron doit être cru à son serment sur le montant du fret.

Encore plus, si, par événement, lorsque l'amiral ou quelque autre pour lui sera en lieu où il puisse mettre la prise en sûreté, il veut que le navire porte la marchandise confisquée, le patron ne peut s'y refuser. Mais ils doivent faire une convention à cet égard; et, quelque convention ou accord qui intervienne entre eux, il faut que l'amiral ou celui qui le représente la tienne.

Si, par événement, il n'est fait entre eux aucune promesse ni convention relativement au fret, il faut que l'amiral ou celui qui le représente paie au patron du navire qui aura porté dans le lieu qu'ils lui auront prescrit, les marchandises capturées, un fret égal à celui qu'un autre navire devroit avoir pour des marchandises pareilles, et même davantage, sans aucune contestation : bien entendu que ce paiement ne doit être fait qu'après que le navire sera arrivé au lieu où l'amiral, ou celui qui tient sa place, aura mis sa prise en sûreté, et que ce lieu

(1) Les éditions de 1517, 1523 et quelques autres portent *anemichs* pour *amichs* ; ce qui détruit le sens

en aquell loch on lo dit almirall, ò aquell qui per ell hi será porrá salvar ço que guanyat haurá, es à entendre que sia en loch d'amichs, tro en aquell loch on ell la li fará portar. E si, per ventura, aquell senyor d'aquella nau ò leny que ells prés haurán, ò alguns dels sobredits mariners qui ab ells seran, diran que han alguna roba, que lur es, en aquella nau ò leny; si es mercaderia, ells no n' deuen esser creguts per lur simpla paraula, ans deu esser vist è guardat lo cartolari de la nau, si trobat hi será. E si, per ventura, cartolari algú trobat no y será, lo dit senyor de la nau ò los dits mariners deuen fer sagrament. E si ells per lur sagrament diran que aquella roba sia lur, lo dit almirall ò aquell qui per ell hi será, la l's deu donar è deliurar, sens tot contrast, esguardada emperó la fama è la valor d'aquells qui sagrament faran è qui la roba demanaran. E si, per ventura, lo senyor d'aquella nau ò leny de mercaderia, qui prés será, contrastará que ell no volrá portar aquella mercaderia que en la sua nau ò leny será, è encara será de enemichs, tro que aquells qui guanyada la hauran la tengan en loch de recobre, per manament que l' dit almirall li n' façа; lo dit almirall lo pot metre à fons ò fer metre, si ell fer ho volrá, salvo que deu salvar les persones que y seran: è neguna senyoria no l' ne pot destrenyer, per mostra ne per clam que li n' fos fet. Emperó es axí à entendre, que tot lo carrech que en aquella nau ò leny será ó la maior partida sia de enemichs. E si, per ventura, la dita nau ó leny será de enemichs, è lo carrech que es en la dita nau ò leny será d'amichs, los mercaders que en la dita nau ò leny seran, è de qui lo dit carrech será, del tot ò en partida, se deuen avenir per raó de la dita nau, qui de bona guerra es, ab lo dit almirall per algun preu con-

jusqu'auquel il fera porter la prise soit en pays d'amis.

Lorsque le patron du navire capturé, ou quelques-uns des matelots qui sont avec lui, disent qu'ils ont des effets qui leur appartiennent, si ce sont des marchandises, ils ne doivent pas être crus à leur simple parole; mais on doit s'en rapporter au registre du navire, si l'on en trouve un. Si, par événement, on n'en trouve point, le patron ou les matelots doivent affirmer la vérité de leur assertion. S'ils font serment que ces marchandises leur appartiennent, l'amiral, ou celui qui le représente, doit les leur délivrer sans aucune contestation, en ayant égard cependant à la bonne réputation et à l'estime dont jouissent ceux qui prêteront ce serment et réclameront les marchandises.

Si le patron capturé refuse de porter les marchandises ennemies qui seront sur son navire, jusqu'à ce que ceux qui les auront prises soient en lieu de sûreté, malgré l'ordre que l'amiral lui en donne, celui-ci peut le couler à fond (1) ou l'y faire couler, s'il le veut, sauf qu'il doit sauver les personnes qui montent le navire; et aucune autorité ne peut lui en demander compte, quelles que soient les demandes et plaintes qu'on lui en fasse. Mais il faut entendre que toute la cargaison de ce navire, ou la majeure partie, appartient à des ennemis.

Si le navire appartient à des ennemis et sa cargaison à des amis, les marchands qui s'y trouvent et à qui la cargaison appartiendra en tout ou en partie, doivent s'accorder avec l'amiral pour racheter à un prix convenable et comme ils pourront, ce navire qui est de bonne prise; et il doit leur offrir une composition ou pacte raisonnable, sans leur faire supporter aucune

(1) Boucher traduit les mots *metre à fons*, qui signifient *couler bas*, par *mettre à feu*. Il eût pu éviter cette erreur en consultant un dictionnaire.

vinent, segons que ells poran, è lo dit almirall deulos fer tota convinença ò pati, que convinent sia è ell sofferir puga, à la iusta raó. Emperó, si los dits mercaders avinença ò pati ab lo dit almirall fer no volran, lo dit almirall pot è deu amarinar la dita nau ò leny è trametre en aquell loch on armat será: è los dits mercaders son tenguts de pagar lo nolit à la dita nau ò leny tot aytant com si l's hagues portat lo dit carrech qui lur será en aquell loch on portar lo s' devia, è als no. E si, per ventura, los dits mercaders seran damnificats ò agreviats per raó de la força que lo dit almirall los haurá feta; lo dit almirall no l's n'es de res tengut, perçó car los dits mercaders no volgueren fer la dita avinença ò pati ab lo dit almirall, per raó de la dita nau ò leny, que es de bona guerra: è encara per altra raó, perçó car à les vegades valrá mes la nau ò lo leny que no fá la mercaderia que porta. Mas emperó, si los dits mercaders seran volenterosos de fer la dita avinença ò pati ab lo dit almirall, segons que damunt es ia dit, è lo sobredit almirall pati ò avinença fer no volrá, per argull hò superbia que en ell será, è axí com desus es dit forciblament ab los dits mercaders se n' menará lo carrech desusdit, en que dret algú no haurá, los dits mercaders no son tenguts de pagar nolit de tot ne en partida à la dita nau ò leny, ne encara al dit almirall; ans lo dit amirall los es tengut de retre è de restituir tot lo dan que l's mercaders damuntdits, per la força damuntdita sostendran ò speraran à sostenir per alguna raó. Mas emperó, si será ventura ò cas que la dita nau ò leny armat desusdit, se encontrará ab la dita nau ò leny de la mercaderia desusdita, en tal loch que los dits mercaders la dita avinença ò pati haver no poguessen, si los

injustice. Mais, si les marchands ne veulent pas faire un accord avec l'amiral, celui-ci a le droit d'amariner le navire et de l'envoyer au lieu où lui-même aura armé, et les marchands sont obligés de payer le fret de ce navire de même que s'il avoit porté leur cargaison au lieu pour lequel elle étoit destinée, et rien de plus.

Si, par événement, les marchands éprouvent quelque lésion en raison de la violence que l'amiral leur aura faite, celui-ci ne doit leur répondre de rien, puisqu'ils n'ont pas voulu faire d'accord avec lui pour le rachat de ce navire qui étoit de bonne prise; encore par une autre raison, parce que souvent le navire vaut plus que les marchandises qu'il porte.

Mais cependant, si les marchands ont annoncé le désir de faire un accord, comme il est déjà dit ci-dessus, et que l'amiral s'y soit refusé par orgueil ou par esprit de jactance, et, comme il a été dit, emmène avec les marchands la cargaison sur laquelle il n'avoit aucun droit, ceux-ci ne sont pas obligés de payer de fret, en tout ni en partie, à cet amiral : au contraire, il est obligé de leur rendre et restituer tout le dommage qu'ils éprouveront ou qu'ils auront possibilité d'éprouver par l'effet de cette violence.

Mais, lorsque le navire armé se trouve avec le navire capturé en un lieu où les marchands ne pourroient pas réaliser (1) l'accord qu'ils ont fait, si ces marchands sont des hommes connus, et tels qu'il n'y ait point à craindre l'inexécution de l'accord fait avec eux, l'amiral ne doit point leur faire violence;

(1) Boucher traduit, *ne puissent point faire*. C'est, il me semble, une erreur; il ne s'agit plus de faire la convention; elle a eu lieu: il s'agit de l'exécuter. C'est dans ce sens que Capmany a traduit, précisément en employant le mot *realizar*.

dits mercaders seran homens coneguts ò tals que la dita avinença ò pati fos en ells segur, lo dit almirall no l's deu fer la dita força; è si la l's fá, es los tengut de restituir lo dan desusdit, si los dits mercaders lo sostendran; è si, per ventura, los dits mercaders homens coneguts no seran ò lo pati desusdit pagar no poran, lo dit almirall los pot fer la força desusdita.

et s'il leur fait violence, il est obligé de payer le dommage qu'ils souffriront : mais si, par événement, les marchands ne sont pas des gens connus, ou ne peuvent pas payer le rachat, l'amiral peut agir comme il a été dit.

Capitol CCXXXII [277].

De nau que haurá à descarregar per cas fortuit.

Si algun senyor de nau ò leny haurá carregat de tot ò de partida, en port ò en plaia ò en sparagol ò en altre loch, è si stant aquí on haurá carregat ò en altre loch li vendrá cas de ventura, que ell haurá à descarregar de tot ò de partida, lo cas de ventura es à entendre, si li surtirá stopa ò romball ò alguna cadena ò cadenas ò perdrá alguna exarcia, perque ella fos à perill ò per lenys armats de enemichs; si en aquell loch, on lo cas de ventura li esdevendrá, haurá barques de descarregar, que ell puga haver per diners, ell les deu logar è fer descarregar tro que sia à salvament: è lo salvament es à entendre que hagen trobada aquella malafeta ò lo dit reguart sia passat. E si per ventura ell no trobará barques per diners, si y haurá algunes naus ò lenys qui fossen vagabunts, vol aytant dir que no haguessen viatge, lo senyor de la nau ò leny, à qui lo cas desusdit será esdevengut, deu

Chapitre CCXXXII [277] (1).

Du navire obligé de décharger par cas fortuit.

Lorsqu'un patron ayant chargé en tout ou en partie dans un port, une plage, cale, ou autre lieu, s'il lui arrive quelque accident malheureux qui le force à décharger en tout ou en partie (il faut entendre par accident malheureux que l'étoupe ou quelque pièce (2), ou chaîne, tombe, ou qu'il perde quelque appareil, ce qui le mettroit en péril, ou s'il survient des navires ennemis armés), si dans le lieu où l'accident survient il y a des barques propres à décharger et qu'il puisse avoir pour de l'argent, il doit les louer et faire décharger, jusqu'à ce qu'il soit en état de bon sauvement (et par sauvement il faut entendre qu'on ait réparé l'accident, ou que la crainte soit passée).

S'il ne trouve point de barques pour de l'argent, mais qu'il y ait quelques navires vagabonds (3), c'est-à-dire, qui n'aient point de voyage, le patron auquel l'accident est arrivé doit exposer aux patrons de ces navires, ou à ceux qui les auront en commande,

(1) Manuscrit, chap. CCXXXIX. *Si algun senyor de nau ò de leny aurá carregat de tot hò partida* [*è sur lirá li esthopa ò rombay*. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 258. Trad. it. chap. CCLXXIV. Voir Targa, pag. 156; Casaregis, disc. XXIV, n. 19 et 37, disc. CCXIII, n. 11, et disc. CCXIV, n. 4. Ce chapitre a pu être emprunté de l'article 4 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. On a déjà vu un cas analogue chap. CLXIII [208].

(2) Boucher traduit *romball* par *quelque pièce de table;* ce qui assurément ne peut rendre la pensée du texte. Le mot *romball* ne se trouve point dans les dictionnaires; mais Capmany le traduit par *tabla*, qui signifie *pièce de bois*.

(3) J'ai cru devoir traduire littéralement le mot *vagabunts*, quoique dans la langue française le mot *vagabond* n'ait pas tout-à-fait cette acception, parce que le sens en est immédiatement indiqué. C'est ce que Capmany a fait aussi. Boucher l'a traduit par, *qui servient venus*, expression qui ne signifie rien.

dir è demostrar à aquells qui seran senyors ò tendran en comanda les dites naus ò lenys que à ell es esdevengut lo cas desusdit, è que ells li deguen donar socors è aiuda, perque ell puga salvar aquella nau ò leny è l'haver qui en ella es: e si l's dits senyors ò aquells qui en comanda les tendran li volran fer aiuda è socors, menys de servey, ell ho deu rebre è deu los ne guardar de tot dan. E si los dits senyors ò aquells qui en comanda tendran les dites naus ò leny, ne volran haver servey ò loguer, ell los n'es tengut de donar axí com ab ells se n' porá avenir. Emperó, si los dits li hauran demanat trop è ell los ho haurá atorgat: ells no n' deuen haver tot ço que ell los haurá atorgat, ans deu esser més en poder de bons homens, qui ú meten en convinença. Per qual raó deu esser més en poden de bons homens, pus ab ells se n' seran avenguts? Perçó, car si aquells li haguessen demanada la meytat de la roba è de la nau, ell la l's haguera otorgada, no per raó que ells hi hagen ne la y deguen haver: è axí es hi bo lo temprament dels bons homens. Emperó, si aquella nau ò aquell leny, qui lo servey haurá prés, pendrá algun dan, aquell qui lo servey haurá promes è dat, no li sia tengut de alguna esmena à fer. E si, per ventura, en les dites naus ò lenys no haurá algú, qui plauir se n' gosas, ell se n' deu anar à la senyoria del loch, on aquell cas li será esdevengut, è ab consentiment de la senyoria ell se n' pot è se n' deu servir, guardant tota via de tot dan de aquella nau ò leny, del qual ell se será plauit; è encara deu li n' donar servey, si aquell lo n' volrá pendre ò l' ne demanará, à coneguda è esguardament de la dita senyoria. E si, per ventura, lo cas desusdit li esdevendrá en algun loch, on ell no trobas tost la senyoria, ans seria pus tost à condició que fos tot perdut,

l'accident qui lui est arrivé, et leur demander secours et assistance, afin de sauver le navire et les effets qui y sont.

Si les patrons de ces navires, ou ceux qui les auront en commande, exigent quelque salaire, il est obligé de le leur donner, de la manière qui pourra être convenue à l'amiable. Mais, s'ils lui ont demandé trop, et qu'il le leur ait accordé, ils ne doivent pas avoir tout ce qu'il leur aura promis, et la taxe doit en être faite par deux prud'hommes qui les mettront d'accord. Par quelle raison faut-il s'en remettre à la décision de deux prud'hommes, puisqu'ils se sont accordés? Parce que si ces gens lui avoient demandé la moitié des marchandises et du navire, il le leur auroit promis, quoiqu'il ne fût pas raisonnable qu'ils dussent l'obtenir (1); en conséquence, il est bon de s'en remettre à l'arbitrage des prud'hommes. Si le navire à qui a été donné ce salaire, souffre quelque dommage, celui qui l'aura promis et payé ne sera tenu à aucune indemnité.

Si, par evénement, il n'y a dans ces navires personne qui puisse donner du secours, il doit s'adresser à l'autorité du lieu où l'accident lui sera arrivé, et, avec le consentement de cette autorité, il peut et doit user de ces navires en les garantissant de tout dommage; et encore il doit payer un salaire, s'il en est exigé, lequel sera fixé, en connoissance de cause, par cette autorité.

Si, par événement, l'accident lui arrive en un lieu où il ne pourroit trouver assez promptement l'autorité, et courroit le risque de se perdre, il peut se servir de ces na-

(1) On trouve, pour le cas de naufrage d'un navire, une semblable disposition dans l'article 4 des Rôles d'Oléron.

ell se n' pot plauir, guardant ell tota via emperó de tot dan è de tot destrich, aquell de qui será aquella nau ò leny, de que ell se será servit ò plauit, è encara donnat à ell servey ò loguer, si ell lo n' demanará, è tota via à coneguda è esguardament de bons homens de mar ò del loch on seran. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

CAPITOL CCXXXIII [278].

De patró qui será empatxat à la partida per deutes.

Si algun senyor de nau ò leny deurá deute ò deutes à algú ò à alguns, è lo senyor de la nau haurá stat en aquell loch on lo deute deurá, è ab aquell à qui lo deute deurá ensemps un mes ò dos ò quantitat de temps; si aquell ò aquells à qui ell deurá, no li demanaran è ab la senyoria no l' ne destrenyeran, mentre que ell stá aquí ab ells ensemps, tro que ell será espatxat de tot per anar guanyar vers algunes parts: è quant ells veuran que ell es espatxat de partir de la terra, los dits deutors se n'iran à la senyoria à clamar se n' d'ell; aquells deutors aytals ò clamatrse no l's deu escoltar ne oir la senyoria, ni aquell, qui lo deute los deurá destrenyer ne destorbar de son viatge, pusque ell haurá stat ab los dits deutors, axí com desus es dit, sino tan solament en aytant que si ell es hom qui pusca haver fiança, deu la y fer donar. En aquesta guisa emperó, que aquella fiança, que ell dará, no sia destreta per senyoria, tro aquell qui lo deute deurá sia tornat en la terra, es axí à entendre, que sia tornat en aquell loch on lo deute deurá è encara será stat afiançat, si donchs la fiança per tot obli-

vires en les garantissant de tout dommage et préjudice, et encore en payant un salaire s'il en est demandé, lequel sera fixé par les prud'hommes de la mer, ou du lieu où ils seront.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

CHAPITRE CCXXXIII [278] (2).

Du patron qui sera empêché de partir à cause de ses dettes.

Lorsqu'un patron, débiteur envers quelqu'un, ayant résidé dans le lieu où il devoit s'acquitter, pendant un mois ou deux, ou un certain temps, au vu et su de son créancier, celui-ci n'a pas exigé son paiement, et ne l'a pas contraint par voie de justice, jusqu'au moment où il a été expédié entièrement pour aller gagner quelque part, mais qu'aussitôt que le débiteur sera prêt à partir il s'adresse à la justice pour le contraindre à payer, ce créancier ne doit pas être écouté par la justice, et elle ne doit pas contraindre le débiteur, ni l'empêcher de suivre son voyage, puisqu'il aura été avec son créancier ainsi qu'il a été dit; mais seulement, s'il est en état de donner caution, la justice doit la lui faire donner.

Toutefois il est entendu que la caution ne pourra pas être attaquée, jusqu'à ce que le débiteur soit de retour dans le pays, c'est-à-dire, jusqu'à ce qu'il soit revenu là où il devoit payer, et où il a été cautionné, à moins que la caution ne veuille s'obliger purement et simplement.

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXL. *Si algun senyor de nau ò de leny deurá deutes à algun* [*per qual raó no deu esser detengut de fer son viatga*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 229. Trad. it. chap. CCLXXV. Voir Targa, pag. 274; Valin, t. I.er, pag. 378. Le principe de ce chapitre est emprunté du chap. XXIII des privilèges de Pierre III, concédés à la ville de Barcelone en 1282, sous le titre *Recognoverunt proceres*.

gar no s' volrá. E encara mes, que la fiança que per aytal raó será donada, no sia destreta per los dits deutors, ne encara per la senyoria, tro que los dits deutors, ab la senyoria ensemps, sien passats per lo principal ò per los bens de aquell. E si los bens d'aquell principal no bastaran à aquelle deute ò deutes à pagar à aquell à qui seran deguts, là donchs los dits deutors, ab la senyoria ensemps, deuen è poden anantar contra aquell qui fiança será è contra sos bens. Emperó, si los bens d'aquell principal bastaran, la dita fiança ne los bens d'aquell no deuen esser venuts ne alienats per alguna raó; si ia donchs aquella dita fiança per lo tot no s'y obliga. Emperó, si lo dit senyor de la nau ò del leny no trobará fiança, la senyoria no l' ne pot destrigar de son viatge, sino aytant que l' deu fer iurar, que ell no ha fermança, ne la pot trobar. Encara que l' deu fer iurar, que quant que ell sia tornat en aquell loch, on lo deute deurá, que ell que s' dega avenir ab aquells, à qui ell lo deute deurá è encara será stat degut be è plenariament. Per que la senyoria no l' deu destrigar d'aquell viatge, si lo dit senyor de la nau ò leny fiança no haurá : perçó, car aquells à qui lo deute deurá no l'hauran afrontat ne destret ab la senyoria de mentre que ab ells ensemps havia stat, axí com desus es dit, ans s'ó hauran esperat entró al darrer dia, que ells saben que ell deu esser espatxat de la terra; encara per altrá raó, car seria mal fet que los dits mercaders, qui la lur roba ò mercaderia hauran mésa è carregada en aquella nau ò leny, fossen destrigats è tenguessen la lur roba à perill è à condició de perdre, per la negligencia de aquells deutors, qui ans que aquella nau ò leny fos espatxat, no se n' fossen clamats. Perque quascú se guart è se deu guardar, à qui algú deurá alguna cosa,

Bien plus, la caution qui aura été donnée ne doit pas être poursuivie par le créancier ni par la justice, jusqu'à ce que le débiteur principal ait été discuté dans tous ses biens.

Si les biens de ce débiteur ne suffisent pas pour payer le créancier, alors celui-ci et la justice peuvent procéder contre la caution et contre ses biens (1). Mais, si les biens du principal débiteur suffisent, les biens de la caution ne doivent être vendus ni aliénés pa. aucune raison, à moins qu'elle ne se fût obligée solidairement. Cependant, si le patron ne trouve point de caution, la justice ne peut pas retarder son voyage; seulement on doit lui faire prêter serment qu'il n'a point de caution et qu'il n'a pu en trouver. Encore, on doit lui faire jurer qu'à son retour dans le pays où il doit payer, il viendra s'accorder avec son créancier d'une manière loyale, parce que la justice ne peut pas retarder le voyage, sous prétexte qu'il n'a point de caution, puisque son créancier ne l'a poursuivi ni attaqué pendant qu'il étoit avec lui, comme il a été dit, et qu'il l'a laissé tranquille jusqu'au jour où il devoit partir : encore, par une autre raison, savoir, qu'il seroit très-mal fait que les marchands qui ont mis et chargé leurs marchandises sur le navire fussent retardés, et eussent leurs effets en chance et danger d'être perdus par la négligence de ce créancier, qui n'a pas agi, jusqu'au moment où le navire a été expédié.

En conséquence, que chacun se garde, lorsque quelqu'un lui doit, de ne pas tarder

(1) Le manuscrit porte, *que fiança será è encara contra aquell que l's bens d'aquell sa obligava;* ce qui ne change pas le sens.

que no l'esper tro al derrer dia, que si ú fá, pendrá li n'axí com desus és dit. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol. E si, per ventura, aquell senyor d'aquella nau ò leny morrá ans que sia tornat en aquell loch on la fiança haurá dada è encara hi deurá aquell deute, si la fiança será obligada per lo tot, que al tot ò al sabut del viatge que ell pague ò, venga ò no ò muyr aquell ò no, que la fiança es tenguda de pagar qui axí com desus es dit se obligá; salves emperó totes avinençes è obligacions que dels uns als altres seran fetes è empreses per alguna iusta raó.

à se faire payer jusqu'au dernier jour; car, s'il tarde, il lui arrivera ce qui a été dit. Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1). Si le patron décède avant de revenir au lieu où il a donné la caution, la dette n'étant pas encore payée, la caution qui s'est obligée solidairement, c'est-à-dire, à payer le tout après le voyage fait, sera tenue, soit que le débiteur revienne ou non, soit qu'il meure ou non, de payer la dette, sauf cependant toutes les conventions et obligations faites ou consenties entre les parties, par quelque motif juste.

Capitol CCXXXIV [279].

De comanda que lo comandatari dega portar ab si.

Si algú comanará ò haurá comanat à algú alguna roba per fet de mercaderia, si aquell qui la comanda fará ò haurá feta, empendrá ò haurá empres ab aquells à qui ell fá ò haurá feta la dita comanda, que ell que dega portar ab si la dita comanda en aquell loch ò lochs, ò viatge ò viatges, que entre ell è aquell que la dita comanda li haurá feta seran stat empresos; lo dit comandatari es tengut de attendre totes convinençes entre ell è aquell qui fara comanda fetes, ò sien fetes ab carta ò menys de carta, valen è deuen haver valor, ab que en ver puguen esser méses si mester será. E si, per ventura, les dites convinençes seran fetes axí com desus es dit è sot les condicions desusdites, si aquell qui la comanda haurá présa la liurará à altre ò li trametrá la dita comanda sens sabuda è voluntat d'aquell, qui feta la li haurá; si la dita comanda se perdrá de tot

Chapitre CCXXXIV [279] (2).

De la commande que le preneur doit porter avec lui.

Lorsqu'une personne aura donné à un autre quelques objets en commande pour le commerce, avec convention que celui à qui la commande est donnée, devra la porter avec lui dans le lieu ou les lieux, le voyage ou les voyages déterminés entre eux, le preneur est obligé de tenir toutes les conventions faites entre lui et celui qui a fait la commande; et, soit qu'il en ait été ou non rédigé un écrit, la convention vaudra et doit être exécutée pourvu qu'on puisse la prouver au besoin.

Si, par événement, les conventions ayant été faites comme il a été dit, celui qui aura pris la commande, la livre à un autre, ou la lui envoie sans la connaissance et la volonté de celui qui la lui a confiée, il est obligé, au cas où elle se perdroit en tout ou en partie, de rendre et de donner toute la commande, et le gain qu'elle auroit pu produire,

(1) Capmany a omis cette phrase, qui se trouve dans le manuscrit et dans les autres éditions.

(2) Manuscrit, chap. CCXLI, *Si algú comenará ò haurá comenat à algun alcuna roba.* Capm. pag. 168. Trad. it. chap. CCLXXVI. Voir Valin, t. I.er, pag. 234. Il faut se reporter aux chapitres CLXV [210] et suivans.

ò de partida, lo dit comandatari es tengut de retre è de donar tots la dita comanda è lo guany que en aquelles robes poguera esser fet à aquell qui la comanà, perçó com ell no li ha atteses les convinences, que entre ells ab dosos foren empreses com ell rebé la dita comanda. E si, per ventura, la dita comanda no s' perdrá del tot ne en partida, ans irá sana è salva en aquell loch, on lo dit comandatari la haurá tramesa; si la dita comanda stará en aquell loch desusdit tant de temps, que la dita comanda pendrá algun dan ò algun menys-cap per culpa ò per negligencia del dit comandatari, ell es tengut à restituir tot lo dan ò menys-cap à aquell qui la comanda desusdita li haurá feta. E si, per ventura, aquell à qui lo dit comandatari la haurá tramesa la vendrá à menys-cap per sa negligencia ò perçó, car ell será mal mercader, qui vol aytant dir, que aquell à qui lo dit comandatari la haurá tramesa, que no se n'entremetrá ni la procurará, axí com fer se deuria è mester seria, axí com lo dit comandatari faéra si la dita comanda hagues portada ab si, segons que era empres entre ell è aquell, qui la comanda li feu : è si, per ventura, aquell à qui lo dit comandatari la haurá tramesa ò enviada, no la vendrá ò no la haurá venuda al for de la terra, segons que semblant roba de aquella valia en aquell loch on lo dit comandatari la trames è en lo temps que la dita comanda hi fó arribada; si la dita comanda será venuda à menys-cap ò à menys-preu, lo dit comandatari es tengut de retre è de donar à aquell qui la comanda li feu ò li haurá feta, tot aytant com aquell qui la comanda li feu porá provar è en ver metre, que semblant roba ò mercaderia ò part d'aquella valia ò ha valgut en aquell loch, on lo dit comandatari la haurá tramesa. Emperó, es axí à entendre, que aquell loch on lo dit comandatari haurá tramesa la dita comanda, que fó stat empres entre ell è aquell qui

au donneur, parce qu'il n'a pas tenu les conventions passées entre eux.

Si la commande ne se perd pas en tout ou en partie, mais arrive en sûreté au lieu où le preneur l'aura envoyée, qu'elle y reste long-temps, qu'elle éprouve quelque dommage ou déterioration par faute ou par négligence du preneur, il est obligé de réparer ce dommage et cette détérioration.

Si, par événement, celui à qui le preneur aura envoyé les marchandises les vend à un moindre prix par sa négligence, ou parce qu'il est mauvais marchand, c'est-à-dire, si celui à qui le preneur les aura envoyées, n'en prend pas soin, et ne s'en occupe pas comme il faudroit, et comme il devroit le faire, ainsi que le preneur l'auroit fait, s'il les eût portées avec lui suivant son obligation, ou si celui à qui le preneur les aura envoyées ne les vend pas, ou ne les a pas vendues au prix courant du pays, selon que des marchandises pareilles valoient dans ce lieu au temps qu'elles sont arrivées, de manière qu'elles soient vendues à un prix bas, ou avec préjudice, le preneur est obligé de rendre et de donner à celui qui les lui a confiées, tout ce que celui-ci pourra prouver et justifier que des marchandises pareilles, ou une partie d'entre elles, valoient ou ont valu dans le lieu où le preneur les a envoyées.

Mais il faut entendre que le lieu où le preneur aura envoyé la commande, avoit été déterminé entre lui et celui qui la lui a confiée. S'il l'a envoyée en un lieu qui n'a

la comanda li haurá feta. E si lo dit comandatari haurá tramesa la dita comanda en altre loch, lo qual no será stat empres entre lo dit comandatari è aquell qui la comanda li haurá feta, sia è deu esser en asalt è en voluntat d'aquell, qui la comanda li haurá feta, de pendre è elegir dels dits lochs, en qual la dita roba ò comanda ò semblant ò part d'aquella mes valrá, ò haurá valgut en aquell temps que la dita comanda hi fó arribada è encara hi fó venuda; è açó desusdit sia è deu esser fet, menys de tot frau è de tot contrast. E tot açó desusdit es tengut lo dit comandatari de donar è de liurar à aquell qui la comanda li haurá feta, sens tot contrast; perçó car ell no feu, ni ha attes à aquell, qui la comanda li feu, les convinençes que d'ell à ell foren empreses, com ell la dita comanda rebé, ans haurá fet lo contrari : perque es raó, de tot dan que l' comandatari ne sostenga. Encara per altra raó, car no es raó n'egualtat, ne deu esser, que algú haia ne dega haver poder en açó d'altre, sino tan solament aytant com aquell de qui es li n' dará ò li n' haurá donat; è aquell a tal no deu esser dit mercader ne comandatari, ans deu esser dit planament robador; è d'aquell aytal deu esser fet axí com de robador, è en aquella pena posat que robador deu haver; que assats deu esser dit robador, pus que ell se n' vol portar la roba d'altri, malgrat ò sens voluntat de aquell de qui será. Salvant emperó, al dit comandatari raons iustes, si posar les volrá è en ver metre les porá, deuenli esser rebudes. E salvant encara totes altres convinençes ò empressions, que entre ells seran stades ò empreses ò fetes; car segons les dites convinençes ò empressions, de qualque fet que sia ò cas, deu esser declarat ò determinat, si donchs la una part ò l'altra iustes escusacions ò iustes raons ò iustes impediments mostrar no porá, per que les convinençes ò empressions entre ells fetes

pas été convenu, il est et doit être laissé à l'arbitrage et à la volonté de celui qui a fait la commande, de prendre et de choisir celui des deux lieux dans lequel les marchandises ou de semblables, ou une partie d'entre elles, valoient ou auront valu le plus cher dans le temps que la commande y est arrivée, ou même dans le temps où elle a été vendue. Tout ce qui vient d'être dit sera et doit être fait sans aucune fraude et sans aucune contestation.

Le preneur est obligé de payer ce qui vient d'être dit, à celui qui lui a confié la commande sans aucune difficulté, parce qu'il n'a ni exécuté ni tenu les conventions qu'il avoit faites quand il a reçu la commande; il a même fait le contraire, pourquoi il est juste qu'il supporte tout le dommage. Encore par un autre motif, parce qu'il n'est ni juste ni conforme à la raison, qu'une personne ait ou doive avoir droit sur le bien d'autrui, à moins que le propriétaire ne lui ait donné ce droit : un tel homme ne doit pas être appelé marchand ou preneur, mais il doit être appelé nettement voleur; et avec un homme de cette espèce on doit procéder comme avec un voleur, et lui appliquer les peines qu'un voleur doit subir : car certainement on peut l'appeler voleur, puisqu'il veut emporter les effets d'autrui sans la volonté de celui à qui ils appartiennent. Cependant, si ce preneur peut donner des raisons justes et les prouver, elles doivent être admises.

On doit aussi avoir égard aux conventions ou accords faits entre les parties : car, dans quelque cas que ce soit, il faut juger et se déterminer selon ces conventions ou accords; à moins que l'une ou l'autre partie ne donne des excuses ou ne fasse valoir des empêchemens justes, par l'effet desquels les conventions ou accords passés entre elles ne puissent leur être opposés.

noure no li puguen. E per les raons desusdites son fet aquest capitol.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXXXV [280].

Com comandatari deu esser cregut per son sagrament.

Si algú ò alguns faran ò hauran feta comanda à algun senyor de nau ò leny, de diners ò de roba, sia que lo dit comandatari aport ò reta compte de guany ò consumament, lo dit compte li deu esser rebut. Salvo emperó, que si aquells qui la comanda li hauran feta, han dubte que lo dit compte que ell ret, que sia iust, è leal los dits qui la comanda li hauran feta lo poden fer iurar è haver del dit comandatari un sagrament, ia aquell compte que l's ret, si es iust è si es axí com ell diu. E si lo dit comandatari dirá per lo sagrament que ell ha fet, que lo dit compte que ell los dona è l's ret, es iust è leal; los dits qui la dita comanda li hauran feta, no l' poden de res als apremiar ne destrenyer, si donchs lo contrari provar no li poran; è ells han è deuen rebre lo dit compte, sia que en lo dit compte se tropia guany ò consumament. E es raó, que als no y deia haver, que par com algú comana lo seu à altre, que fé ha en ell, que si ell fé no havia en ell, no li comanaria ò no li haguera comanat lo seu: per que es raó è eguaItat que aquells qui fan les comandes hagen fé en aquells à qui fan les comandes, sia que ells les reten ab guany ò ab consumament, tot en axí com la y havien quant les comandes li feren; si donchs lo contrari, segons que desus es dit, provar no li poran. E si lo contrari provar no li poran, tot comandatari deu esser cregut per son sagrament, sens tot altre destret. E açó

Chapitre CCXXXV [280] (2).

Comment un preneur doit être cru à son serment.

Lorsqu'une personne a donné à un patron une commande en argent ou en marchandises, soit que le preneur apporte du gain ou de la perte, le compte doit lui être alloué; cependant, si ceux qui lui ont confié la commande, ont des soupçons que le compte rendu n'est pas exact, ils peuvent exiger qu'il jure et fasse serment que le compte est exact et conforme à la vérité.

S'il affirme que le compte qu'il rend est exact et loyal, ceux qui lui ont confié la commande n'ont pas le droit d'exiger autre chose, à moins qu'ils ne prouvent le contraire; et ils doivent accepter le compte, soit qu'il en résulte du gain, soit qu'il en résulte de la perte. Et cela est juste, parce qu'il semble que quand quelqu'un donne son bien en commande à un autre, il a confiance en lui : car, s'il ne l'avoit pas, il ne lui auroit pas donné de commande, parce qu'il est raisonnable et équitable que ceux qui font les commandes s'en rapportent à ceux auxquels ils les ont faites, soit qu'ils obtiennent du gain, soit qu'ils éprouvent de la perte, de même qu'ils s'en sont rapportés à eux quand ils les leur ont confiées, à moins, comme il a été dit, qu'ils ne puissent prétendre le contraire; et s'ils ne peuvent le prouver, le preneur doit être cru à son serment, sans aucune autre obligation.

Tel est l'usage, à défaut de convention

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXLII. *Si algú ò alguns feran ò auran feta comanda à algun senyor de nau.* Capm. pag. 171. Trad. it. chap. CCLXXVII. Voir Targa, pag. 131. Ce chapitre doit être rapproché du précédent et de ceux qui ont été indiqués dans la note qui s'y réfère.

es us de mercaderia plana, en qualsevol manera que la comanda sia stada feta. Perque quascú s' guart, à qui comanará lo seu è aqui no, è com è com no. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

Capitol CCXXXVI [281].

De avinences èntre patró è mercaders per roba nolieiada.

Si mercaders nolieiaran alguna roba à algun senyor de nau ò leny ab carta ò ab testimonis, lo senyor de la nau ò leny es mester que attena als dits mercaders tot ço que en la dita carta será contengut ò tot ço que los dits testimonis hauran oit com lo dit nolieiament se feu. Salvo emperó, que si lo senyor de la nau no haurá vista la dita roba com ell la nolieia, ne encara en la dita carta será ò no hauran oit los dits testimonis, sino tan solament que se n' fiará ò se n' será fiat en lo dit del mercader : si lo mercader dirá al dit senyor de la nau haver mésa una roba è ell ne haurá mésa altra, es axí à entendre, que si lo dit mercader nolieiará à faix ò à costals ò à bales ò à farcells, è ell dirá ò fará entenent al senyor de la nau ò leny, que en aquells faixs ò costals ò bales ò farcells no ha sino aytant, ço es à saber, quantitat sabuda de quintarades; è si al dit senyor de la nau ò leny será semblant que mes hi haia ò y dega haver, que l' dit mercader no li haurá fet entenent, com la dita roba nolieia, è lo dit senyor de la nau li feu la dita carta ò hauran oit los dits testimonis, lo dit senyor de la nau la pot fer pesar. E si ell mes hi trobará, que l' dit mercader no li feu entenent com la nolieiá, lo senyor de la

particulière, de quelque manière que la commande ait été faite. En conséquence, que chacun prenne garde à qui et comment il donnera son bien en commande.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Chapitre CCXXXVI [281] (2).

Des conventions entre le patron et les marchands relativement aux marchandises frétées.

Si des marchands font une convention d'affrétement avec un patron par écrit ou devant témoins, il faut que ce patron tienne envers eux tout ce qui sera contenu dans l'écrit, ou tout ce que les témoins auront entendu quand l'accord a été fait.

Cependant, lorsque le patron n'a pas vu les marchandises, qu'elles ne sont pas énoncées dans l'écrit, ou qu'elles n'ont pas été déclarées aux témoins, mais qu'il a cru la parole du marchand, si celui-ci a dit au patron qu'il a embarqué certaine marchandise, tandis qu'il en a embarqué une autre, ou si le marchand a affrété des paquets, sacs, balles ou ballots, en disant ou faisant entendre au patron que dans ces paquets, sacs, balles ou ballots, il n'y a que tant, c'est-à-dire, une certaine quantité de quintaux, tandis qu'il semblera au patron qu'il y a ou qu'il doit y avoir plus que ce que le marchand a fait entendre quand l'accord a été fait par écrit ou devant témoins, il peut les faire peser.

S'il y trouve au-delà de la quantité que le marchand lui a fait entendre, le patron peut demander autant de fret qu'il voudra de cet

(1) Capmany a omis cette disposition finale.
(2) Manuscrit, chap. CCXLIII. *Si mercaders hauran noliejada alguna roba à alcun senyor de nau.* Capm. pag. 124. Trad. it. chap. CCLXXVIII. Voir Targa, pag. 284; Valin, t. I.er, pag. 378.

nau pot demanar d'aquell mes que trobat hi será, aytant nolit com ell se volrá. Encara : si lo senyor de la nau ò leny fará ò haurá à fer alguna messió per aquella roba à pesar; si ell mes hi trobará que lo mercader no li havia fet entenent com la li nolieiá, la messió desusdita deu pagar lo dit mercader. E si lo dit senyor de la nau no y trobará si no axí com lo dit mercader li haurá dit, com la dita roba nolieiá, si ell ne fá messió, el la deu pagar del seu propi. E si lo dit mercader havia feta la dita messió, lo senyor de la nau la li deu retre, sens tot contrast, pus mes no y haurá trobat. Emperó, lo dit senyor de la nau pot fer pesar la roba ans que s' carreg, ò là on fará port per descarregar. Mas emperó, si lo dit senyor de la nau haurá vista la dita roba, ans que ell la nolieg è ans que ell façа la dita carta, una ò dues vegades; en aquell nolieiament aytal lo dit senyor de la nau no deu ne pot metre contrast. Salvo en aytant, que si à ell es ò será semblant, que lo dit mercader hagues res iunt en los dits faixs ò costals ò bales ò farcells, despuys que ell los hagué nolieiats è encara li hagué feta la dita carta, lo dit senyor de la nau pot aportar è fer destrenyer lo dit mercader de fer sagrament que ell no y ha res iunt en la dita roba, è pusque lo senyor de la nau la pot fer pesar, en axí empero, si lo dit mercader li dix que no y havia sino tan solament quantitat de quíntarades sabudes. Mas emperó, si lo dit mercader no haurá dit ne dirá al dit senyor de la nau ò leny, sino tan solament ia per quant portará faix ò costals ò bales ò farcells; si certa quantitat ell no li dirá, ni ell no li demanará quantes quintarades hi haurá en lo faix ò en lo costal ò bala ò farcell, lo dit senyor de la nau no la deu fer pesar per alguna

excédant (1); et même, s'il fait ou doit faire quelque dépense pour peser ces marchandises, dès qu'il en trouve plus que ce que le marchand lui avoit fait entendre, la dépense doit être payée par ce dernier.

Si le patron n'y trouve que ce que le marchand lui a déclaré, il doit payer la dépense de ses propres deniers. Si le marchand a fait cette dépense, le patron doit la lui rendre sans aucune contestation, puisqu'il n'a pas trouvé plus que ce qui étoit déclaré. Ainsi le patron peut faire peser les marchandises avant de les charger, ou dans le lieu où il arrivera pour décharger.

Mais cependant, si le patron a vu une ou deux fois les marchandises avant de les charger ou avant de signer le connoissement, il ne peut ni ne doit rien contester. Néanmoins, s'il lui semble que le marchand ajoute quelque chose dans les paquets, sacs, balles ou ballots, après qu'ils ont été affrétés et que le connoissement a été signé, le patron peut l'appeler et le contraindre à prêter serment qu'il n'a rien ajouté aux marchandises, puisqu'il a droit de les faire peser, pourvu toutefois qu'il ait été question d'un chargement d'un nombre déterminé de quintaux.

Mais cependant, si le marchand n'a pas dit au patron autre chose, sinon qu'il portera des paquets ou sacs, balles ou ballots, sans déterminer aucune quantité, le patron qui n'a pas demandé combien de quintaux il y aura dans le paquet ou sac, balle ou ballot, ne peut les faire peser par aucune raison.

(1) Voir les chap. XLII, XLIII et LV [87, 88 et 100], avec les notes qui s'y réfèrent.

rañó. Mas, si hà dubte que lo dit mercader hi haia alguna cosa iunta, despuys que ell los hagué vists è nolieiats, ell pot destrenyer lo dit mercader del dit sagrament ab la senyoria : è si lo dit mercader fará lo sagrament, deune esser cregut, si donchs lo contrari no li será provat. E si lo dit contrari provat li será, lo dit mercader es tengut de doblar lo nolit de tota la roba al dit senyor de la nau ò leny. Mas, es axí à entendre, que ell li deu doblar lo nolit de açó que ell iunt li haurá, si provat li será, ò de aquell mes de les quintarades, si trobades hi seran, mes que per ventura lo dit mercader no havia fet entenent al dit senyor de la nau com ell la nolieiá è encara estar à mercé de la senyoria, per raó del fals sagrament que ell fet haurá. Emperó, si la dita roba será nolieiada à quintarades è per quascun quintar será estat fet preu sabut; en açó no cal als dir, que à quascú es tengut per tan cert, que ia sab que y ha à fer è que no. E per les raons desusdites son fet aquest capitol.

Mais, s'il a des soupçons que le marchand y ait ajouté quelque chose, après qu'il les avoit vus, il peut le contraindre par justice à prêter le serment; et si le marchand affirme, il doit être cru, à moins qu'on ne puisse lui prouver le contraire.

Si on peut le lui prouver, le marchand est obligé de payer au patron un double fret de toute la marchandise : c'est-à-dire qu'il doit lui doubler le fret de ce qu'il y aura ajouté, ou des quintaux excédans de ce qu'il avoit fait entendre au patron quand il a contracté avec lui; et encore il doit rester à la merci de la justice en raison du faux serment qu'il aura prêté.

Mais, si les marchandises ont été affrétées au quintal, et qu'un prix ait été convenu pour chaque quintal, il n'est pas nécessaire de s'expliquer à ce sujet; chacun est considéré comme assez sage pour savoir ce qu'il faut faire, ou non (1).

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXXXVII [282].

De empatxament de senyoria sobrevenint à nau nolieiada.

Si mercaders nolieiaran ò hauran nolieiat nau ò leny en algun loch, si com los dits mercaders hauran nolieiat la dita nau ò leny, vendrá aquí impediment de senyoria, lo senyor de la nau ò leny es tengut de esperar als dits mercaders, per tant temps com entre ells è los dits mercaders será stat empres que los dits mercaders lo deguessen haver espatxat. E si com vendrá

Chapitre CCXXXVII [282] (3).

Du navire frété qui éprouve un arrêt de prince.

Lorsque des marchands ont affrété un navire quelque part, s'il survient en ce lieu un empêchement de l'autorité, le patron est obligé d'attendre les marchands autant de temps qu'il avoit été convenu avec lui que ceux-ci en auroient pour l'expédier.

Si, ce terme expiré, l'empêchement est

(1) Ce cas a été prévu dans les chap. XXXVIII et XLI [83 et 86].
(2) Capmany a omis cette disposition finale.
(3) Manuscrit, chap. CCXLIV. *Si mercaders noliejaran ò auran noliejat nau ò leny* [*è y vindrà empanyiment de senyoria*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 232. Trad. it. chap. CCLXXIX. Ce chapitre doit être rapproché de plusieurs autres qui traitent du même objet, notamment des chap. XXXV, CXLVI et CXLVII [80, 191 et 192].

aquell iorn, que los dits mercaders lo deuen haver espatxat, lo dit impediment será exit d'aquell loch, on ells devien ò deuen carregar, lo dit senyor de la nau ò leny es tengut de carregar sens iunta que l's mercaders no li son tenguts de fer al dit nolit; mas emperó, los dits mercaders li son tenguts de aiudar è pagar la messió que l' dit senyor de la nau haurá feta, per raó de la espera que l' dit senyor de la nau haurá feta als dits mercaders, en guisa è en manera que l' dit senyor de la nau ò del leny no sia damnificat, ni los dits mercaders. E si, per ventura, lo dit impediment no será exit del loch on ells devien carregar, ans será passat aquell iorn que l' dit senyor de la nau ò del leny los era tengut de esperar, è los dits mercaders al dit senyor de la nau espatxar; lo dit senyor de la nau no es tengut de pus esperar, si ell no s' volrá, als dits mercaders, ni los dits mercaders al dit senyor de la nau ò leny, si ells no s' volran. Salvo en aytant, que los dits mercaders son tenguts de fer la messió, que l' senyor de la nau haurá aquí feta, sperant los dits mercaders, à coneguda de dos bons homens. E fet açó, pot fer quascú son prou, si fer lo pot, si donchs entre ells qualque convinença no será estada feta, que l'un dega esser tengut de esperar l'altre. E si avinença alguna entre ells no será, que l'un dega esperar l'altre, è lo dit impediment será exit de aquell loch on ells carregar devien, si los dits mercaders diran à aquell senyor de la nau ò leny, que ells axí com desus es dit havien nolieiat, que ell que pens de carregar, lo dit senyor de la nau ò leny no l's n' es tengut, si ell no s' volrá, si donchs los dits mercaders ab lo dit senyor de la nau ò leny no se n' avendran, ni los dits mercaders à ell, sino axí com desus es dit del fet de la messió; ò si los dits mercaders al dit senyor de

levé dans le lieu où ils devoient charger, le patron est obligé de charger sans que les marchands soient obligés de lui faire une augmentation de fret; mais cependant ils sont obligés de contribuer au paiement de la dépense que le patron aura faite en raison du temps qu'il a été forcé d'attendre, en sorte et de manière que ni le patron ni les marchands ne soient lésés.

Si, par événement, cet empêchement n'est pas levé dans le lieu où ils devoient charger, à l'expiration du temps jusqu'auquel le patron étoit obligé d'attendre les marchands, il n'est pas obligé de rester davantage, s'il ne le veut pas, ni les marchands d'attendre le patron s'ils ne le veulent. Cependant ils doivent lui rembourser la dépense qu'il aura faite en les attendant, suivant la décision de deux prud'hommes. Cela fait, chacun peut s'arranger comme il pourra, à moins qu'il n'ait été fait entre eux la convention que l'un devra attendre l'autre.

S'il n'y a pas eu convention entre eux que l'un attendra l'autre, et si, dès que l'empêchement aura été levé dans le lieu où ils devoient charger, les marchands disent au patron qu'il se mette en devoir de charger, celui-ci n'y est pas obligé s'il ne le veut, à moins que les marchands ne s'accordent avec lui; de leur côté, les marchands ne sont obligés envers le patron à rien autre chose qu'à payer la dépense comme il a été dit, à moins qu'ils ne le lui aient promis.

la nau promes no ú hauran. E si, per ventura, los mercaders nolieiaran nau ò leny ò hauran nolieiat, è entre lo senyor de la nau ò leny è los mercaders dia cert ò tems sabut empres no haurá, que l' dit senyor de la nau ò leny dega esperar los dits mercaders, ne los dits mercaders degan haver espatxat lo senyor de la nau; si lo desusdit impediment aquí vendrá, lo dit senyor de la nau no es tengut de esperar los dits mercaders, si no volrá, ne los dits mercaders al senyor de la nau, si entre ells empres no será, salvo de la messió desusdita. E si com los dits mercaders hauran acabat ço que hauran à fer, per raó del dit impediment, lo dit impediment será exit de la terra, si los dits mercaders diran al dit senyor de la nau ò del leny que pens de carregar, no l's n'es tengut, si ell no s' volrá; si donchs los dits mercaders ab ell no se n'avendran ò alguna avinença entre ells feta ò empresa no será, tot en axí com ia es desus dit de nau ò leny qui s' dega esperar, è ells à ell espatxar à dia cert ò à tems sabut; car, segons dret è segons raó è egualtat, no s' deu fer. Car, si nau ò leny era tengut de sperar à mercaders, tant tro que aquell impediment fos passat, no seria ben fet, que tant poria durar lo dit impediment, que la nau ò leny s' y poria de tot consumar, si donchs los dits mercaders ab lo dit senyor de la nau ò leny avenguts no se n' seran. Emperó, si los dits mercaders diran al senyor de la nau ò leny que ell que l's esper, que li son tenguts de tot dan è messió è destrich, que ell ne sostenga; è si los dits mercaders diran axí com desus es dit, lo senyor de la nau los pot è l's deu esperar, sobre la raó è les condicions desusdites. E si lo dit senyor de la nau ò leny los espera, sobre les raons è les condicions desus-

Si les marchands ont affrété le navire, sans qu'il ait été convenu avec eux de jour fixe ou de temps déterminé jusqu'auquel le patron doive les attendre, et pour lequel ceux-ci doivent avoir expédié le patron, et si l'empêchement dont il a été parlé arrive, le patron n'est pas obligé d'attendre les marchands s'il ne veut pas, ni les marchands d'attendre le patron s'il n'a été ainsi convenu entre eux, sauf ce qui a été dit pour le paiement de la dépense.

Si, après que les marchands auront terminé ce qu'ils avoient à faire, en raison de cet empêchement, il est levé dans le lieu, et que les marchands disent au patron qu'il se mette à charger, il n'y est pas obligé s'il ne le veut, à moins que les marchands ne s'accordent avec lui ou qu'il n'existe quelque convention entre eux, comme il a été dit du cas où le navire doit attendre les marchands, et où ceux-ci doivent l'expédier pour un jour fixe ou un temps déterminé (1) : car, d'après le droit, la raison et l'équité, il n'y est pas tenu. Il ne seroit pas bien, en effet, qu'un navire fût obligé d'attendre des marchands jusqu'à ce que l'empêchement fût levé, cet empêchement pouvant durer si long-temps que le navire se consumât entièrement, à moins que les marchands n'en soient convenus avec le patron.

Mais, si les marchands disent au patron de les attendre, qu'ils lui répondront de tout dommage, dépense et préjudice qu'il souffriroit; dans ce cas, le patron peut et doit les attendre, sous la parole et les conditions ci-dessus.

S'il les attend sur cette parole et ces conditions, que l'empêchement subsiste ou non, que les marchands chargent ou non

(1) Le chapitre auquel on renvoie est le XXXV [80], qui statue sur le cas dont il s'agit.

dites; si y será aquell impediment ò no, ò carreguen los mercaders la nau ò no, los dits mercaders son tenguts al dit senyor de la nau ò leny de tot lo dan è de tota la messió è de tot lo destrich, que ell soffert n'aurá ò n' espera à sostenir de tot à restituir, sens tot contrast. E si los dits mercaders en les raons è en les condicions desusdites algun contrast metre hi volran, ells son tenguts de restituir tot dan, è tota messiò è tot destrich è tots interesos, que lo dit senyor de la nau ò leny per culpa del contrast, que l's dits mercaders hi metran, ne sostendrá ò n' espera sostenir. E si lo dit senyor de la nau ò leny algun contrast metrá als dits mercaders en convinença ò en promissió, que ell los hagues feta, que ell no la l's volgues attendre, si los dits mercaders ne sostendran dan ò greuge ò messió, lo senyor de la nau los ho deu restituir, si la nau ò lo leny ne sabia esser venut. E aquest capitol sia entes de nau ò leny, qui encara no fos carregat de tot ne en partida, perçó com de nau que ia han levat lur carrech, ia n' hi ha capitols qui n' parlen è ú departexen è ú esclarexen, de que son tenguts los mercaders als senyor de les naus. Emperó, deu esser axí entes, que si los mercaders qui diran als senyors de les naus ò lenys que l's deguen esperar, que los dits mercaders los son tenguts de tot ço que desus es dit à attendre è à complir, que entre ells deu haver dia cert ò tems sabut, que l' dits mercaders deian haver spatxat lo senyor de la nau ò leny; perçó que entre ells contrast ne treball no s' puga esdevenir ne creixer. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

le navire, ils sont tenus de lui payer tout le dommage, la dépense et le préjudice qu'il auroit soufferts, ou qu'il craindroit de souffrir, sans aucune contestation.

S'ils veulent faire quelque contestation, relativement à ces paroles et conditions, ils sont obligés de payer au patron tous dommages, dépenses, préjudices et intérêts qui lui seront ou pourront être dus par suite de la contestation qu'ils feront. Et si le patron fait quelque contestation aux marchands pour ne pas tenir sa convention ou sa promesse, et qu'ils en souffrent quelque dommage, préjudice ou dépense, il doit les leur payer, quand même le navire devroit être vendu.

Ce chapitre doit être entendu d'un navire qui ne seroit pas encore chargé en tout ou en partie, parce qu'au sujet des navires qui ont déjà pris leur cargaison, il y a des chapitres qui déterminent et éclaircissent ce à quoi sont obligés les marchands envers leurs patrons. Mais il doit être ainsi entendu, que si les marchands disent aux patrons de les attendre, alors ils sont obligés à tenir et à remplir tout ce qui a été dit ci-dessus, puisqu'il a été convenu entre eux d'un jour fixe ou d'un temps déterminé pour lequel les marchands doivent avoir expédié le patron; c'est le moyen qu'il ne puisse s'élever entre eux aucune contestation (1).

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

(1) Ce chapitre complète une théorie qu'il est bon de résumer, parce qu'elle est disséminée dans plusieurs chapitres très-éloignés de celui-ci. L'inexécution de l'affrétement peut résulter, 1.° de changement de volonté; 2.° de force majeure. Dans la première hypothèse, prévue chap. XXXVIII, XXXIX, XL, LVII et LX [83, 84, 85, 102 et 105], celui qui a changé de volonté doit des dommages-intérêts. Dans la seconde hypothèse, on distingue : si c'est avant le chargement, ce cas est prévu chap. CCXXI et CCXXXVII [266 et 282]; si c'est après le chargement, ce cas est prévu chap. XXXV, XXXVI, XXXVII et LVIII [80, 81, 82 et 103], dont les dispositions sont reproduites dans le présent chapitre.

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCXXXVIII [283].

De que son tenguts personers à patró qui vol fer barca.

Si algú haurá en voluntat de fer barca è haura emprats alguns bòns homens que li facen part, è los dits bons homens lo y atorgaran ò lo y hauran atorgat de fer la dita part, los dits bons homens es mester que lo y attenen. E si aquell desusdit, que la dita barca volrá fer, è à qui los dits bons homens hauran promes de fer la dita part, si aquell qui la barca fará ò fer fará, no dirá, è ia la barca si será poca ò gran, ne aquells qui la part li hauran promesa de fer no li demanaran, si será gran ò poca, ne quant porá costar, ne quant no, ne de quines mesures será, ne de quin port : si aquell desusdit fará ò fará fer la dita barca, sia que la faça gran ò poca; los dits bons homens qui les part li hauran promeses de fer, es mester que li ú attenen, sens tot contrast. Emperó, si aquell qui la dita barca fará ò volrá fer, dirá ò fará entenent à aquells, qui la part li hauran promesa de fer, quina barca fará è quina no, è de quin gran será è quant costará, è aquell desusdit haurá dit ò fet entenent ço que desus es dit à aquells qui les dites parts li hauran promeses de fer, si ell fará maior barca, que à ells no haurá fet entenent è de maiors mesures, los dits bons homens no li son tenguts de fer iunta alguna, si no axí com ell los ò feu entenent. E si la dita barca será maior è costará mes, que no l's haurá fet entenent, los dits bons homens hi deuen haver la dita part que li prometeren de fer, tot en axí com si li havien fet compliment en tot aquell creix que ell fet haurá, sens tot contrast,

Chapitre CCXXXVIII [283] (1).

A quoi sont obligés les actionnaires envers le patron qui veut construire une barque.

Lorsque celui qui a l'intention de construire une barque a proposé à quelques personnes d'y prendre part, si elles y consentent, il faut qu'elles exécutent leur promesse. Si celui qui veut construire cette barque, et auquel plusieurs personnes auront promis d'y prendre part, ne dit pas si la barque sera petite ou grande, ou si ceux qui lui ont promis d'y prendre part ne lui font pas cette question et ne demandent pas ce qu'elle pourra coûter, ni de quelle mesure elle sera, ni de quel port, soit qu'il la fasse construire grande ou petite, il faut qu'ils tiennent leur engagement sans aucune contestation.

Mais, si celui qui veut construire ou faire construire la barque, a dit ou fait entendre à ceux qui lui ont promis d'y prendre part, quelle barque il construira, de quelle grandeur elle sera et combien elle coûtera, et qu'ensuite il la fasse construire plus grande que ce qu'il leur a fait entendre et d'une plus grande mesure, ces personnes ne sont obligées à aucune augmentation de fonds; seulement elles doivent payer d'après ce qu'il leur a fait entendre.

Si la barque est plus grande et coûte plus que ce qu'il leur aura fait entendre, les actionnaires doivent avoir la part qu'ils ont promis de prendre, comme s'ils avoient payé toute l'augmentation que le patron a faite, sans aucune contestation, puisqu'il l'a faite sans la connoissance et la volonté de ces actionnaires. Mais, s'il a fait l'augmentation

(1) Manuscrit, chap. CCXLV. *Si alcun aurá en volentat de fer barque.* Capm. pag. 25. Trad. it. chapitre CCLXXX. Voir Targa, pag. 20. On trouve des dispositions semblables dans l'article 26 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Ce chapitre, spécial pour la construction des barques, doit être rapproché de ceux qui ont été indiqués dans la note 1 de la page 60.

pus que sens sabuda è sens voluntat de l's dits bons homens, que la part li prometeren de fer, ho haurá fet. Emperó, si ell ho haurá fet à consentiment è ab voluntat de tots los desusdits ò de la maior partida, ells li son tenguts de fer compliment, segons que ia en lo capitol desusdit es contengut. Emperò, si algú qui barca volrá fer, dirá ò fará entenent à aquells qui part li prometran, que ell fará barca, è ell no fará barca, ans fará ò fará fer leny; si ell fará lo dit leny sens sabuda è sens consentiment è voluntat de aquells qui part li prometeren de fer en la dita barca, ells no li son tenguts que li attenen alguna cosa, que promes li haien, perçó car ell no haurá atés à ells ço que ab ells havia empres. E es raó que axí com ell no atten res, que promes los hagues, axí es raó que ells no li attenen res que promes li haguessen. Emperó, si ell fará lo leny desusdit ab sabuda è ab consentiment è ab voluntat dels dits personers ò de la maior partida, los dits personers li son tenguts de fer compliment de la dita part, que promesa li hauran de fer, pus ab consentiment è ab voluntat de tots ò de la maior partida ho haurá fet. E si, per ventura, algú fará entenent à aquells, qui li hauran promesa de fer part, que ell fará leny, è ell no fará leny, ans fará nau; si ell la fará sens consentiment è voluntat de aquells, que li prometeren de fer part en lo dit leny; ells no li son tenguts de attendre ço que promes li hauran, sino en aytal guisa è manera que si ell fará del leny nau, sens sabuda è voluntat dels dits personers, que los dits personers hagen axí en la dita nau com devien haver en lo dit leny, è per aytants diners com la part que ells havien promesa de fer en lo dit leny costará ò haguera costat ò deguera costar : si donchs no será axí fet,

avec le consentement et la volonté de tous les actionnaires, ou de la majeure partie, ils doivent payer le complément, comme il est déjà expliqué dans un chapitre ci-dessus (1).

Si celui qui veut faire une barque, dit ou fait entendre à ceux qui lui promettent d'y prendre part, qu'il fera une barque, et qu'au lieu d'une barque il construise ou fasse construire un bâtiment, sans la connoissance, le consentement et la volonté de ceux qui lui ont promis de prendre part dans la barque, ils ne sont obligés à rien de ce qu'ils lui avoient promis, puisqu'il n'aura pas lui-même tenu ce dont il étoit convenu avec eux. Il est juste qu'ainsi qu'il ne tient rien de ce qu'il leur a promis, de même ils ne tiennent rien de ce qu'ils lui ont promis.

Mais, s'il fait un bâtiment avec connoissance, consentement et volonté des actionnaires ou de la majeure partie, tous sont obligés de lui payer le complément de la part qu'ils avoient promis de prendre, puisqu'il a agi ainsi avec le consentement et la volonté de tous ou de la majeure partie.

Si, par événement, quelqu'un fait entendre à ceux qui lui ont promis de prendre part, qu'il fera un bâtiment, et au contraire fait un navire, s'il agit sans le consentement et la volonté des actionnaires, ils ne sont pas obligés de tenir ce qu'ils lui avoient promis, sinon de telle manière qu'ils aient dans ce navire la même part qu'ils devoient avoir dans le bâtiment, sans donner plus d'argent que ce qu'ils avoient promis et que coûteroit ou auroit coûté ou devroit coûter un bâtiment.

Il faut excepter néanmoins le cas où l'on a

(1) Le chapitre auquel on renvoie ici est le v [50], et l'on peut y joindre le vi [51], qui en est le complément.

com en lo capitol desusdit es declarat, on parla de senyor de nau ò de leny qui començará de fer nau ò leny en forma poca : è encara, que sia observada la esmena que sobre lo dit capitòl es estada feta. E allò sia entes de tota nau ò de tot leny qui s' fará de nou en les estepes ò ans que sia exit del loch on será estat fet de nou. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

Capitol CCXXXIX [284].

De nau qui gitará.

Si algun senyor de nau ò leny surgirá en algun loch ò haurá surt ab voluntat dels mercaders, si estant aquí la nau ò leny surt se metrá tan fort temporal, que solament la dita nau ò leny d'aquell loch levar no s' porá, ans haurá à gitar de la roba gran part, qui en la nau ò leny será ò quasi tota, sia que los mercaders facen gitar ò gitaran, sens que no ú faran à saber ne ú diran al senyor de la nau ò leny, ò sia que l' senyor de la nau ò leny gitará ò fará gitar sens que no ú dirá als mercaders, qui en la dita nau ò leny seran; d'aquest git qui per aytal raó com desus es dit será estat fet è per lo cas desus dit, los dits mercaders no poden fer demanda al dit senyor de la nau ò leny, ni lo dit senyor als dits mercaders; perçó car git qui per aytal raó sia stat fet ò esdevengut, no s' deu ne s' pot iutiar per dret ne per pla git, ans se deu è s' pot iutiar quasi per semblant de naufraig, è mes per semblant de naufraig que de git, è per les raons desusdites no poden fer demanda lo un al altre, per raó del cas è de les raons desusdites. E axí, lo

agi de la manière déclarée dans le chapitre ci-dessus, où il est parlé du patron qui commencera un navire ou bâtiment en grande ou petite forme; et même on doit observer la correction qui a été faite sur ce chapitre. Cela doit être entendu de tout navire ou bâtiment qui sera construit à neuf dans l'arsenal et avant qu'il soit sorti du lieu où il a été construit à neuf.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (1).

Chapitre CCXXXIX [284] (2).

Du navire qui fera jet.

Lorsqu'un patron s'est mis à l'ancre quelque part, et cela par la volonté des marchands, si le navire étant mouillé il survient une tempête si forte, que non-seulement le navire ne puisse sortir de ce lieu, mais encore qu'il faille jeter une grande partie ou la presque totalité des marchandises qui sont à bord, soit que les marchands fassent jeter ou jettent sans en instruire le patron, soit que le patron jette ou fasse jeter sans consulter les marchands qui sont à bord, ces derniers ne peuvent pas en mettre la responsabilité sur le patron, ni celui-ci sur les marchands; parce que le jet qui aura été fait ou qui sera devenu nécessaire dans cette circonstance, ne doit ni ne peut être considéré comme jet régulier et ordinaire, mais presque comme un naufrage, et plus comme un naufrage que comme jet : par ces motifs l'un ne peut faire de reproche à l'autre en raison de ce cas et de ces circonstances.

En conséquence, ce jet doit être compté

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXLVI. *Si algun senyor de nau ò de leny surgirá en alcun loch.* Capm. pag. 260. Trad. it. chap. CCLXXXI. Voir Targa, pag. 207, 209, 267; Émérigon, t. I.er, pag. 606, 608. Ce chapitre doit être rapproché du chap. L [95] et autres relatifs au jet; et il résulte de ce rapprochement une théorie assez précise, quoique exprimée d'une manière un peu obscure. Ou le jet a pu être précédé d'une délibération; ou l'urgence des circonstances et l'imminence du péril n'ont pas permis de délibérer préalablement. Au premier cas, le jet est régulier, et, sauf les conventions particulières, le navire contribue pour moitié; au second cas, il contribue pour les deux tiers, par les motifs expliqués dans la note suivante.

git desusdit deu esser comptat per sou è per liura ò per besant, segons que git será, è la nau ò leny es tengut de metre per dues parts d'açó que valrá : perçó, car si fos git pla no y fora tengut si no per la meytat de açó que valrá, è per tal raó hi met les dues parts, perçó car no es naufraig entegrament, que si fos naufraig entegrament la dita nau ò leny pagara en lo dit naufraig per tot ço que valia. Per qual raó paga les dues parts? Perçó, car no es naufraig ne git pla, ans es quasi semblant de naufraig, è mes naufraig que git. E si, per ventura, la dita nau ò leny perdrá exarcia alguna, axí com ancores ò gumenes ò barques ò alguna altra exarcia, en lo cas desus dit deu esser tot comptat per sou è per liura, perçó car no es git pla ne s' deu ne s' pos iutiar per git pla, ans es mes semblant de naufraig que de git; que si git pla fos è les barques estiguessen ormeiades de popa ò à lats de la nau ò del leny, è l's fallien los caps è omplien è s' perdien, serien perdudes al dit senyor de la nau ò lenys guardas se ell ia quins caps los daria ò quins los faria donar. E si era git pla è li fallien gumenes è les ancores se perdien, hon eren ormeiades, les dites gumenes deuen esser perdudes à la nau ò leny, que l' mercader no y es tengut de res à metre ne encara la roba sua qui romasa li será. Emperó, si algun mercader ò mercaders gitaran ò faran gitar, sens que no ú faran à saber al senyor de la nau ò leny ne ab consentiment ne ab sabuda del dit se-

par sou et par livre ou par besant, suivant ce qui aura été jeté, et le navire est obligé d'y contribuer pour deux tiers de sa valeur : au contraire, si c'étoit un jet régulier, il n'y seroit obligé que pour la moitié de ce qu'il valoit; mais, dans ce cas, il contribue pour les deux tiers (1), parce que ce n'est pas un naufrage absolu : car, si c'étoit un naufrage absolu, il paieroit en proportion de toute sa valeur (2). Pour quelle raison contribue-t-il pour les deux tiers? Parce que ce n'est pas naufrage, ni simple jet, mais c'est presque naufrage et plus naufrage que jet.

Si, par événement, le navire perd quelques agrès, par exemple, des ancres, câbles, esquifs ou quelques autres apparaux, tout doit être compté par sou et par livre, parce que ce n'est pas un jet régulier, qu'on ne peut se décider par les règles du jet ordinaire, mais que cet événement ressemble plus à un naufrage qu'à un jet; car, si c'étoit un jet régulier, la perte des esquifs attachés à la poupe ou aux côtés du navire, ou à des cordes qui manqueroient, seroit pour le patron, parce qu'il devoit prendre garde quels câbles il avoit donnés ou fait donner (3). Si c'étoit un jet régulier, et que, des câbles manquant, on perdît les ancres qui y étoient amarrées, cette perte seroit pour le compte du navire; car aucun marchand ne seroit obligé d'y contribuer, ni même les marchandises restées à bord (4).

Mais, si quelque marchand jette ou fait jeter divers objets à l'insu du patron et sans le prévenir, soit que le navire se trouve à l'ancre, soit qu'il fasse voile, s'il peut être justifié que c'étoit un cas de jet ordinaire, le patron n'est

(1) On a vu, dans les chap. L, LI, LIII et LIV [95, 96, 98 et 99], que la contribution au jet régulier, c'est-à-dire, précédé de délibération, n'étoit que de moitié : ici elle est des deux tiers; cette distinction fut sans doute établie comme précaution contre le patron, qui, contribuant au second cas dans une plus forte proportion, ne devoit se décider au jet irrégulier que par la nécessité et l'urgence.

(2) C'est ce que dit le chap. CL [195] : car je crois que le présent chapitre est rédigé dans l'hypothèse d'une convention de risques; autrement il n'y auroit pas lieu à contribution.

(3) Boucher traduit par *gare donc à lui, par rapport à celui à qui il aura donné ou fait donner câble*. Il ne s'agit point ici du genre de secours dont il a été question dans le chap. XLIX [94], mais de la bonne ou mauvaise qualité des câbles, dont, en règle générale, le patron est responsable.

(4) On a vu effectivement, dans les chap. LXIV et LXV [109 et 110], que les pertes dans les cas prévus ici étoient pour le compte du patron ou du navire.

nyor; è los dits mercaders gitaran ò faran gitar, que aquella nau ò leny sia surta ò que vaia ab veles, è ço que ells gitaran ò faran gitar porá esser dit è en ver mes, que pusca esser git pla, lo senyor de la nau ò leny en aquell git aytal no es tengut de metre part per si ne per la nau, si ell no s' volrá. E si, per ventura, mercader ò mercaders haurá en la nau ò leny, è lo senyor de la nau ò leny gitará sens sabuda è sens consentiment dels dits mercader ò mercaders; lo dit senyor de la nau ò leny es tengut de retre als dits mercaders aquella roba que ell, axí com desus es dit haurá gitada ò feta gitar, ò lo preu. Emperó, es axí à entendre, que aquell git fos ò pogues esser dit, que fos git pla; car git pla vol aytant dir, que no l's sobras temporal è que los uns poguessen haver acort è consell dels altres. Emperó, si en la nau ò leny mercader algú no haurá, lo senyor de la nau ò leny pot fer gitar ab consell de tot lo cominal de la nau ò leny ò de la maior part, si espay ne haurá. Emperó, si soptosament temporal los forçará, è lo senyor de la nau gitará ò fará gitar, sens que ab los desusdits acort ne consell haver no porá; sia tengut per tan ferm com si l's ne hagues demanats, è per tan ferm com si tots los mercaders hi fossen, è tan ferm com si tota la roba fos sua, que sua es, pus en comanda la té. Emperó, si com lo git será stat fet, lo temporal desusdit será abonançat de tot ò de partida ò no, è la nau ò leny se levará del dit loch, on lo cas desusdit li será esdevengut, si la dita nau ò leny se n' levará ab voluntat dels dits mercaders, è lexará aquí alguna exarcia ab voluntat de ells, sia que en la dita nau ò leny haia romasa exarcia, ab que puga anar è navegar sanament en aquell

pas obligé d'y contribuer, ni pour son compte, ni pour le navire, s'il ne le veut pas.

Si, par événement, lorsqu'il y a des marchands à bord, le patron jette des marchandises sans leur connoissance et consentement, il est obligé d'indemniser les marchands au cas où il pourra être prouvé que c'étoit un cas de jet ordinaire; car il n'y a lieu qu'à jet ordinaire lorsque la tempête ne présente pas un danger imminent et que chacun pouvoit agir d'accord et avec les autres.

S'il n'y a aucun marchand à bord, le patron peut faire jeter par le conseil de tout l'équipage ou de la majorité, s'il a le temps de les consulter: mais si, la tempête les ayant surpris subitement, le patron jette ou fait jeter sans pouvoir prendre conseil, comme il a été dit (1), ce jet sera tenu pour aussi valable que s'il avoit demandé conseil, ou que si tous les marchands avoient été présens, ou que toutes les marchandises lui appartinssent (2); car elles sont censées à lui, puisqu'elles lui ont été confiées.

Après que le jet aura été fait, que la tempête soit ou non calmée entièrement ou en partie, si le navire appareille du lieu où l'accident sera arrivé du consentement des marchands abandonnant quelques apparaux avec ce même consentement, soit qu'il en reste ou non sur le navire assez pour aller ou naviguer jusqu'au lieu de décharge, en cas de perte de ces apparaux, le prix doit en être payé par contribution sur les marchandises restées ou sauvées, et le corps

(1) Voir le chap. LIV [99], qui permet au patron d'agir comme si tout lui appartenoit.

(2) Boucher traduit, *comme si la robe jetée fût périe.* Le texte ne dit pas un mot de cela; il décide, ainsi qu'on l'a déjà vu chap. LIV [99], que le patron, lorsqu'il est seul, peut agir comme si tout le chargement lui appartenoit.

loch on devia descarregar ò no; la dita exarcia que romasa será, axí com desus es dit, si s' pert, deu esser comptada sobre la roba que romasa será ò salvada será, è lo cors de la nau deu hi metre per la meytat d'açó que valrá. E si, per ventura, la dita exarcia no s' perdrá, que será romasa, ans se salvará ab averies que hom ne haurá à fer ò n' fará; aquelles avaries deuen esser comptades, axí com desus es dit de la exarcia, si perduda fos: emperó, es axí à entendre, que lo dit git no fos pla, ans deu esser entes, que fos git semblant à naufraig. E si, per ventura, lo git será pla è no será semblant de naufraig, è la dita exarcia romandrá, axí com desus es dit, ab voluntat dels dits mercaders, sia que la dita exarcia se perda del tot ò en partida è que hom ne haia à fer averies per aquella exarcia perduda ò les averies fetes per ella; deu esser comptat tot per sou è per liura, sobre la roba que salvada será è restaurada, è lo cors de la nau ò del leny no y pag res; perçó com la nau ò leny assats pert, pusque s' leva del loch desusdit è s' met à ventura de navegar ab voluntat dels dits mercaders, là on ells volran è al cominal de la nau será vist que sia faedor. E si, per ventura, en la nau ò leny no haurá ne y romandrá exarcia, ab que la dita nau ò leny puga anar ne navegar en aquell loch on descarregar devia, ans se n' haurá à tornar en aquell loch, on lo dit viatge será stat levat è la dita nau ò leny haurá carregat; lo dit git ò contrast que entre lo senyor de la nau ò leny è los dits mercaders será, per lo cas desusdit que esdevengut los será, deu esser determenat en aquell loch on la dita nau carregá è encara hi será tornada per lo cas desusdit. Emperó es axí à entendre, que si lo dit cas de ventura los será esdevengut pasada mija via avant,

du navire doit y participer pour la moitié de ce qu'il vaudra.

Si, par événement, ces apparaux ne se perdent pas, mais sont sauvés moyennant des dépenses qu'il faudra payer, ces dépenses doivent être payées de même que le seroient les apparaux s'ils étoient perdus : toutefois il faut entendre que le jet n'aura pas été ordinaire, mais considéré comme équivalent à naufrage.

Mais au contraire, lorsqu'il n'y a eu que jet ordinaire, et non un jet semblable à naufrage, si ces apparaux sont laissés, ainsi qu'il a été dit (1), par la volonté des marchands, soit qu'ils se perdent en tout ou en partie, soit qu'il faille faire des frais pour les recouvrer, toutes ces dépenses doivent être réparties par sou et par livre sur les marchandises sauvées et restées, et le corps du navire ne doit point y contribuer, parce qu'il perd assez, puisqu'il appareille de ce lieu et se met au hasard de naviguer sur la demande des marchands pour aller là où ils voudront et où l'équipage décidera d'aller.

Si, par événement, il ne reste point sur le navire d'apparaux avec lesquels il puisse aller et naviguer jusqu'au lieu où il devoit décharger, qu'en conséquence il soit forcé de retourner à celui où le voyage a commencé et où il avoit chargé, le réglement à faire entre le patron et les marchands, en raison du jet et des événemens susdits, doit être fait dans le lieu où le navire a chargé et où il sera retourné.

Mais il faut entendre que, si l'accident est arrivé après qu'on a accompli la moitié du voyage, le réglement doit être fait suivant

(1) Voir le chap. LXIV [109], qui prévoit ce cas et qui contient une règle parfaitement semblable.

deu esser determenat en aquell loch on la dita nau ò leny devia descarregar, iat sia açó, que la dita nau ò leny sia ò fos tornat en aquell loch, on carrega ò havia carregat. Emperó, si lo dit cas será esdevengut, ans de mija via d'aquell loch on devian descarregar; deu esser determenat allá on la dita nau ò leny carrega, si ab açó que romas li será hi será tornada. E si lo dit senyor de la nau ò leny demanará nolit, axí de la roba perduda com de la salvada, deu li esser donat è ell per aquell nolit deu aiudar à la roba que perduda será è gitada : è si ell no l' ne demanará, ne pendre no l' ne volrá, per aquell nolit ell no es tengut de res à metre en lo dit cas. E si lo dit senyor de la nau ò leny volrá haver nolit de la roba que salvada será, ell es tengut de complir lo viatge ab aquella roba que salvada será è de que ell demanará lo nolit als dits mercaders. E si lo dit senyor de la nau ò leny no volrá nolit de la roba perduda ne de aquella qui salvada será, lo dit senyor de la nau no es tengut de complir lo viatge als dits mercaders, si ell no s' volrá, perçó que lo senyor de la nau assats hi ha de perdua, pus que y haurá consumada la sua persona è encara haurá perdut son temps è sa vianda è encara sa nau ò leny en partida consumat. Salvo emperó, que sia axí entes, que los dits mercaders fossen ò sien en lochs menys de perill, è que fossen en terra de amichs è que fossen en loch on trobassen nau ò leny, qui la roba que romasa los seriá los volgues portar ab lurs diners. E aquell pati que l' senyor de la nau ò leny fará ab los mercaders; à aquell pati meteix deuen esser los mariners. E per les raons desusdites fon fet aquest capitol.

la valeur du lieu où le navire devoit décharger, quoiqu'il soit retourné là où il avoit chargé.

Si l'accident est arrivé avant la moitié de la traversée du lieu où il devoit décharger, le réglement doit être fait suivant la valeur du lieu où le navire a chargé, s'il y est retourné avec ce qui lui restoit (1).

Si le patron exige le fret des marchandises perdues comme des marchandises sauvées, il doit l'obtenir, et ce fret doit contribuer au paiement des marchandises jetées ou perdues : s'il n'en demande pas, ni ne veut pas en prendre, il n'est pas obligé de contribuer (2). Si le patron veut avoir son fret pour les marchandises sauvées, il est obligé de finir le voyage avec ces marchandises, et le fret lui en sera payé par les marchands.

Si le patron n'exige point de fret pour les marchandises perdues ni pour les marchandises sauvées, il n'est pas obligé de finir le voyage s'il ne le veut, parce qu'il y perd assez, puisqu'il y consume sa personne, son temps et ses vivres, et encore qu'il aura consommé en partie son navire : bien entendu, néanmoins, que les marchands seront en parage hors de péril et en pays d'amis, et qu'en ce lieu ils trouveront un navire qui voudra porter leurs marchandises restées pour leur argent. Les accords que le patron fera dans ces cas avec les marchands, doivent être obligatoires pour les matelots (3).

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (4).

(1) Cette disposition est conforme à la règle sur les évaluations contenues dans le chap. LII [97].

(2) C'est ce qu'on a vu dans les chap. LIII et CLI [98 et 196], et ce qu'on retrouvera dans le chapitre CCLI [296].

(3) Voir la note 1 de la page 163 et tous les chapitres qui y sont cités sur les droits des matelots.

(4) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCXL [285].

De nau ò leny qui per cas fortuit se haurá à levar.

Si alguna nau ò leny será nolieiada que dega anar carregar en algun loch, si com aquella nau ò leny será iunt en aquell loch on deurá carregar, è stant la nau ò leny en aquell loch on deurá carregar, se metrá temporal tan gran, que la nau ò leny se n' haurá à levar, ans que no haurá levat lo carrech, que levar devia, ò per ventura hi vendran lenys armats de enemichs ò n' vendrá certenitat que hi deuen venir; si aquella nau ò leny se n' haurá à levar per alguna de les raons desusdites, ans que no haurá levat lo carrech per que hi era venguda è estada nolieiada, è haurá se n' à tornar per ventura en aquell loch d'on partí, è fó nolieiada; si lo dit senyor de la nau ò leny contrastará ab aquells qui l' nolieiaren que ell no y volrá tornar, quant que haia bones noves ò que lo dit temporal sia abonançat, ans los demanará lo nolit, que ells li prometeren de donar com lo nolieiaren; lo dit senyor de la nau ò leny es tengut de tornar. E si, per ventura, tornar no y volrá, la senyoria lo deu destrenyer que y torne, è si ell per nulla raó tornar no y volrá, los dits mercaders poden nolieiar alguna nau ò algun leny semblant de aquell : è si l' s costa mes que aquell no fahia, aquell senyor de aquella nau ò leny, que ells primer havien nolieiat, deu pagar aquell mes que als dits mercaders costará; è si ell simplament pagar no ú volrá, la senyoria lo n' deu destrenyer, si la nau ò leny ne sabia esser venut. Encara mes, los dits mercaders no li son tenguts de donar lo nolit,

Chapitre CCXL [285] (1).

Du navire qui par un accident devra lever l'ancre.

Lorsqu'un navire sera frété pour aller charger quelque part, si, à son arrivée au lieu où il devoit charger, il survient une tempête si forte qu'on soit obligé de lever l'ancre avant d'avoir pris la cargaison, ou s'il arrive des bâtimens armés de l'ennemi, ou si l'on reçoit quelque avis certain qu'il doit en arriver; si ce navire est obligé de s'en aller par quelqu'une de ces causes avant d'avoir pris sa cargaison, et de s'en retourner dans le lieu d'où il étoit parti et où il a été frété, le patron qui entre en contestation avec ses affréteurs, disant qu'il ne veut pas retourner au lieu du chargement jusqu'à ce qu'il ait de bonnes nouvelles, ou que la tempête soit calmée, et qui cependant leur demande le fret promis, ne peut l'obtenir qu'en y retournant.

Si, par événement, il s'y refuse, la justice doit l'y contraindre; et s'il ne veut pas retourner, les marchands peuvent affréter un navire pareil au sien : le patron du navire qu'ils avoient originairement affrété doit payer ce que ce navire coûtera de plus que l'autre; et s'il s'y refuse, la justice doit l'y contraindre, quand même le navire devroit être vendu.

Encore plus, les marchands ne sont pas obligés de lui payer fret, puisqu'il n'aura pas

(1) Manuscrit, chap. CCXLVII. *Si alguna nau ò leny será noliejat que deja anar carregar* [*en alguns lochs è esser hi junt se n'haurá à levar per mal temps ò per enemichs*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 127. Trad. it. chap. CCLXXXII. Voir Roccus, pag. 97 et 260; Targa, pag. 284; Casaregis, disc. XLV, n. 11 et 29. Ce chapitre a pu être emprunté du chap. VII du livre IV du Statut de Marseille. On trouve des dispositions semblables dans l'article 36 de l'ordonnance du roi d'Arragon de 1340. Il faut le rapprocher du chapitre CCXV [260].

pus que ell no l's haurá portada aquella lur roba, que ells havien nolieiada, ni es romas en lur culpa. Salvo emperó sia entes, que si aquells qui l' havien nolieiat no li havien attes, çó que ab ells havia empres com lo nolieiaren, è per culpa ò per negligencia dels mercaders, se n' será hagut à tornar, menys de la lur roba, lo dit senyor de la nau è leny no y es tengut de tornar; ans li son tenguts de pagar son nolit pusque per culpa del dits mercaders se n' será hagut à tornar, menys de la roba. E si, per ventura, no será culpa dels dits mercaders, è lo senyor de la nau ò leny hi volrá tornar, è si los mariners contrastaran que ells no y volran tornar, no ú poden fer ne deuen per alguna raó, pus que en culpa no será stat del senyor de la nau ò leny, ne encara en culpa dels mercaders, sino tan solament per los casos damunt dits. Salvo emperó, que si la nau ò leny havía lexada alguna exarcia ò alguns homens en terra, en aquell loch d'on se hagueren à levar per los casos desusdits, lo senyor de la nau ò leny es tengut de metre exarcia, à esmena d'aquella que lexada haurá, è encara metre homéns en esmena de aquells qui allá seran romasos. E si, per ventura, lo senyor de la nau ò leny fer no ú volrá, los dits mariners no y son tenguts de tornar, si ells no s' volran; ne lo senyor de la nau ò leny no l's pot destrenyer per alguna raó, pusque ell no l's volrá fer compliment d'açó que desus es dit. E per açó fon fet aquest capitol.

porté leurs marchandises, et qu'il n'y aura pas de leur faute. Cependant il faut entendre que si ceux qui l'avoient affrété n'avoient pas, de leur côté, exécuté ce dont ils étoient convenus avec lui quand ils l'ont affrété, ou si, par la faute ou la négligence des marchands, il est revenu sans leurs marchandises, alors le patron n'est pas obligé de retourner; au contraire, ils doivent lui payer son fret, puisque c'est par leur faute qu'il lui a fallu revenir sans leurs marchandises.

Si, par événement, il n'y a pas faute des marchands et que le patron veuille bien retourner (1), mais que les matelots contestent et s'y refusent, ils ne peuvent ni ne doivent le faire par aucune raison juste, puisque ce n'aura pas été la faute du patron ni des marchands, mais par suite des accidens ci-dessus.

Cependant, si le navire, par suite de ces accidens, avoit laissé quelques apparaux ou quelques gens à terre, dans le lieu où il devoit appareiller, le patron est obligé de mettre d'autres apparaux en place de ceux qu'il a laissés, et même d'autres hommes à la place de ceux qui seront restés. Si le patron ne veut pas le faire, les matelots ne sont pas obligés de retourner, à moins qu'ils ne le veuillent; et le patron ne peut les y contraindre par aucune raison, puisqu'il s'est refusé à faire le complément dont il vient d'être parlé.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

Capitol CCXLI [286].

De conserva.

Si senyor de nau ò leny fará ò haurá fet conservatge ab algú ò ab alguns senyors

Chapitre CCXLI [286] (3).

Des conserves.

Lorsqu'un patron fera ou aura fait conserve avec un ou plusieurs patrons de

(1) Capmany a omis depuis *è si los mariners* jusqu'à *volran tornar;* ce qui détruit le sens.
(2) Capmany a omis cette disposition finale.
(3) Manuscrit, chap. CCXLVIII. *Si algun senyor de nau ò de leny fará ò aurá fet conservatge.* Capm. pag. 238. Trad. it. chap. CCLXXXIII. Voir les chapitres XLVIII et XLIX [93 et 94].

de naus ò lenys, sia que sien grans ò pochs ò maior ò menor ò semblant à la sua nau ò leny, tot çó que en la dita convinença feta será, per raó del dit conservatge, deu esser attes è complit, sia que la dita convinença, feta per raó del dit conservatge, sia scrita ò sia que fos feta per paraula. Emperò, sia axí entes, que la dita convinença, feta per raó del dit conservatge, sia è puga esser en ver mésa, ço es à entendre, per testimonis ò per escrit qui sia fet per má de escrivá iurat ò per albará fet ab voluntat de les parts, en lo qual albará deu haver any è dia è hora, è nomenat lo loch on lo dit albará sia stat fet : encara mes, scrits en la fi del dit albará los segells de les parts, los quals lo dit conservatge faran ò empendran ò hauran fet, si en loch ne seran. Emperó, si les parts desusdites en lo loch on seran com faran ò empendran lo dit conservatge è tot ço que desus es dit no y poran fer, sino tan solament per paraules, si aquelles seran otorgades per totes les parts, qui lo dit conservatge faran ò empendran, valen è deuen haver valor tot en axí com si eren scrites per má del scrivá iurat, è méses en albará ò en cartolari de nau ò leny; ab que per testimonis pusquen esser les dites paraules empreses, en veritat esser méses, si algun contrast hi esdevendrá. E si, per ventura, alguna de les dites parts vendrá contra les dites convinences ò avinences ò contra alguna d'aquelles, per raó del dit conservatge fetes ò empreses, sia que sien fetes per scrit ò per paraules, sien tenguts de restituir tot dan è tot interes, que la part à qui seran trencades les dites convinences ne sostendrá : en axí emperó, que lo dit dan è interes sia ò pusca esser en ver més. Salvo emperó, en totes coses è per totes, tot iust impediment, per lo qual la dita convinença ò convinences, per raó del desusdit conservatge fetes ò empreses,

navires, grands ou petits, plus grands ou plus petits que le sien, ou pareils, tout ce qui sera contenu dans la convention faite à raison de cette conserve, doit être observé, soit que la convention pour cette conserve ait été rédigée par écrit, soit qu'elle n'ait été faite que verbalement.

Mais il faut entendre que la convention faite pour cette conserve soit ou puisse être justifiée, c'est-à-dire, par témoins, ou par écrit rédigé par un écrivain juré, ou par acte privé fait entre les deux parties, portant la date de l'an, du jour, et l'heure à laquelle la police aura été faite : encore plus, il faut que cette police soit scellée des sceaux des parties qui auront consenti cette conserve, s'ils sont à même de le faire.

Mais, si les parties, dans le lieu où elles étoient lorsqu'elles ont consenti cette conserve, n'ont pu remplir les formalités ci-dessus et se sont seulement engagées verbalement, pourvu qu'elles soient d'accord de ce qui a été stipulé, la convention vaudra de même que si elle avoit été rédigée par un ecrivain-juré, ou par écriture privée, ou portée sur le registre du navire; et même la convention pourra être justifiée par témoins, s'il arrive quelque contestation.

Si, par événement, l'une des parties se refuse à l'exécution des conventions, accords ou autres clauses relatives à cette conserve, soit qu'elles aient été faites par écrit, soit qu'elles l'aient été verbalement, elle sera tenue de payer tous les dommages et intérêts que l'autre partie souffrira, pourvu que ces dommages et intérêts soient ou puissent être justifiés

Cependant, en tout et pour tout, on peut invoquer l'exception (1) fondée sur ce que la convention relative à cette conserve n'a pu être remplie et exécutée, par un empêche-

(1) L'exception de force majeure, souvent rappelée, est écrite pour ce cas dans le chap. XLIX [94].

no poran esser atteses ne complides; è sots aytal condició, que lo dit impediment sia è puga esser en ver més. E si lo dit impediment en veritat més esser no porá, aquell ò aquells qui lo dit impediment diran haver hagut è en ver metre no l' poran, sien tenguts de fer tot ço que desus es dit, sens tot contrast, à aquell ò à aquells, los quals lo dit dan è interes hauran en culpa dels desusdits sostengut. E per les raons desusdites son fet aquest capitol.

ment de force majeure, à condition que cet empêchement soit et puisse être justifié. Si l'empêchement ne peut pas être justifié, celui ou ceux qui en exciperont et n'en feront pas la preuve, seront obligés de faire tout ce qui a été dit ci-dessus envers celui ou ceux qui auront souffert les dommages par leur faute, sans pouvoir élever de contestation.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXLII [287].

De nau comanada per personers à algú.

Si alguns bons homens ò alguns mercaders hauran feta part à algú en alguna nau ò leny, è con la dita part ò parts hauran fetes è fornides, los dits bons homens ò mercaders comanaran ò faran comanda à aquell à qui ells han fetes les dites parts, que en la dita nau ò leny ell per ells navech; si aquell, à qui la dita nau será stada comanada, hi haurá part ò no, ell es tengut de navegar è de guanyar ab la dita nau ò leny, en totes parts on ell guanyar ne porá; salvo emperó, totavia tota convinença ò manament que dels dits bons homens ò mercaders li será stat fet, lo dia que ells la dita nau li comanaren ò despuys. E si lo dit, à qui la dita nau será stada comanada, guanyará, ell es tengut de retre è de donar als dits bons homens ò mercaders, tot lo guany que la dita nau ò leny haurá fet, salvo lo dret, que ell haver deu ò haver ne deurá per la part que ell hi haurá. E si part alguna no hi haurá, ell se n' pot retenir tot ço que à ell ne pertanyerá que n' dega haver per la sua persona tot en axí com pertany à senyor de nau ò de leny.

Chapitre CCXLII [287] (2).

Du navire confié à quelqu'un par des actionnaires.

Lorsque de bons hommes, ou des marchands, auront pris des parts d'intérêt avec quelqu'un dans un navire, si, après avoir fait et fourni leurs parts, ils chargent celui dont ils sont devenus co-intéressés de naviguer pour eux sur ce navire, ce préposé, même quand il n'y seroit pas intéressé, est obligé de naviguer et d'aller gagner avec le navire partout où il pourra gagner quelque chose; sauf cependant toujours l'exécution des conventions intervenues entre lui et ces bons hommes ou marchands, ou les ordres qu'ils lui auront donnés le jour qu'ils lui ont confié le navire, ou depuis.

Si ce préposé gagne, il est obligé de rendre et de donner à ces bons hommes ou marchands tout le gain qu'il aura fait, sauf ce qui lui reviendra ou devra lui revenir pour sa part; s'il n'est pas copropriétaire, il peut retenir tout ce qu'il a droit d'avoir pour son service personnel, de même qu'il est juste de l'accorder à un patron.

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCXLIX. *Si alguns bons homens ò alcuns mercaders faran ò auran feta part.* Capm. pag. 172. Trad. it. chap. CCLXXXIV. Ce chapitre paroit emprunté de l'article 8 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. On a vu, dans le chap. II [47] et autres qui s'y rattachent, tout ce qui concerne les rapports du patron avec les actionnaires, relativement à la construction du navire; il s'agit ici de leurs rapports relativement à l'administration.

E si lo dit senyor ò comandatari no l's portará guany, ans los portará consumament; los dits bons homens qui la dita nau comanaren ò li feren part è l' feren senyor del lur, deuen pendre en compte lo dit consumament si donchs provar no li poran, que l' dit consumament sia stat per sa culpa; es à entendre, que ell ò hagues iugat ò bagaceiat ò emblat ò mal procurat. E si açó provat li será, lo dit senyor comandatari de la dita nau ò leny, es tengut de tot lo dit consumament a restituir, sens tot contrast, à coneguda è à voluntat dels dits bons homens, qui la dita nau li comanaren ò li feren part. E si la dita culpa provada no li será, è ell be è diligentment haurá fet tot ço que haurá pogut, è en la culpa d' ell no sera romas, que ell no haia portat guany à aquells qui la dita nau ò leny li comanaren ò li feren part, è lo contrari provat no li será, tot li deu esser prés en compte. E si lo dit senyor ó comendatari menará ab si scrivá de creénça, si lo dit scrivá haurá iurat al començament, com rebé la dita scrivania, sino los dits personers lo poden fer iurar è demanarli sots pena del sagrament, ia aquelles messions ò consumaments, que ell los met en compte, si es axí com ell ha scrit è axí com los ho dona en compte. E si lo dit scrivá, dirá sots pena del sagrament, que axí es com ell ha scrit è axí com los ho met en compte, sobre açó lo dit scrivá deu esser cregut; si donchs lo contrari provat no li será. E si lo dit contrari provat li será, lo dit scrivá deu haver la pena, que ia es posada en un capitol; è lo dit senyor ò comendatari de la nau ò leny es tengut de restituir lo dit consumament als dits bons homens, qui la dita nau ò leny li comanaren, si lo dit scrivá no ha de que pusca restituir, sia que sia fet lo dit consu-

Si ce patron ou préposé ne rapporte pas de gain, mais déclare de la perte, les bons hommes qui, en lui donnant le navire en commande, l'ont associé et constitué maître de leurs biens, doivent lui allouer cette perte, à moins qu'ils ne puissent lui prouver qu'elle est arrivée par sa faute, c'est-à-dire, qu'il a joué l'argent, qu'il l'a dépensé en débauches, ou volé, ou qu'il a mal soigné leurs intérêts. Si ces faits sont prouvés, le préposé est obligé de restituer la perte sans aucune dispute, suivant l'estimation et la volonté de ceux qui lui ont donné le navire en commande, ou qui l'ont associé.

Si sa faute n'est pas prouvée, qu'au contraire il ait fait bien et avec diligence tout ce qu'il a pu, et qu'on ne puisse lui imputer de n'avoir pas apporté de gain, tout doit lui être alloué en compte.

Si le patron ou préposé a emmené avec lui un écrivain digne de foi (1), lequel avoit prêté serment lorsqu'il a reçu cet office (sinon les actionnaires peuvent le faire jurer et l'interroger sous serment), et que les dépenses ou pertes présentées en compte soient conformes à ce qu'il a écrit, ou si l'écrivain déclare, sous serment, que le compte est conforme à ce qu'il a écrit, cet écrivain doit être cru, à moins que le contraire ne puisse lui être prouvé.

Si le contraire est prouvé, cet écrivain doit souffrir la peine qui est déjà annoncée dans un des chapitres précédens (2); et le patron ou preneur du navire est obligé de restituer la perte à ceux qui le lui ont donné en commande, dans le cas où l'écrivain n'auroit pas de quoi payer, soit que cette perte ait été

(1) On a vu dans le chap. XII [57] et dans plusieurs autres, qu'en général il y avoit un écrivain sur le navire : j'ai cependant fait remarquer, note 2 de la page 66, qu'il pouvoit n'y en point avoir; et c'est précisément ce qui est prévu ici.

(2) Ce chapitre est le XII [57] ci-dessus, qui veut que l'écrivain soit traité comme faussaire.

mament per culpa del dit scrivá ò per culpa del dit senyor ò comendatari; per ço com lo dit senyor haurá levat aytal scrivá, com desus es dit. E si lo dit contrari al dit scrivá provat no será, lo dit scrivá no deu sostenir la pena desusdita, ne encara lo dit senyor no es tenguts de res à restituir als dits personers del dit consumament si trobat hi será, pus en culpa d' ells no será esdevengut. E si, per ventura, aldit senyor li fallirá l'escrivá ò no haurá menat scrivá iurat, è lo dit senyor scriurá ò fará scriure algunes messions, que ell haurá fetes; si los dits personers qui la dita nau ò leny li hauran comanada lo tendran en suspita, ells ne poden haver un sagrament, que ell que l's diga si son veres aquelles messions è que sia axí com ell ha scrit ò fet scriure è axí com ell met en compte. E si ell diu hoc, sots pena del sagrament, ell deu esser cregut, si donchs lo contrari no li será provat; è si provat li es, deu restituir tot lo dit consumament, que trobat hi será, à coneguda è à voluntat dels desusdits. E si lo dit contrari provat no li porá esser, ell deu esser cregut, è lo dit compte li deu esser rebut, sia que port guany ò perdua, pus en culpa d' ell no será romas. E es raó, que axí com los dits personers hagueren fiança en ell, com li feren part en la dita nau ò leny, raó es que la y hagen en lo retre del compte, sia que port guany ò perdua, si donchs lo contrari no li poran provar, com desus es dit. E axí, sia que haia menat scrivá iurat ò no, no li nou ne li deu noure, per les raons desusdites. Emperó, totavia que senyor de nau mene ò puga menar scrivá iurat ab si, es gran descarrech è gran aleuiament; per que tot senyor de nau ò leny lo deu de menar, que fer ho puga. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

occasionee par faute de l'écrivain (1), ou par celle du patron ou preneur, parce que c'est lui qu'a choisi l'écrivain, comme il a été dit ci-dessus. Si l'on ne prouve la fausseté des déclarations de l'écrivain, il ne doit point souffrir la peine indiquée, et le patron ne doit être obligé de restituer aux actionnaires la perte, s'il y en a, puisqu'elle ne sera pas arrivée par sa faute.

Si, par événement, le patron ayant manqué d'écrivain, ou n'en ayant pas emmené un assermenté, a écrit ou fait écrire les dépenses, les actionnaires qui auront des soupçons peuvent lui faire prêter serment sur le point de savoir si ces dépenses sont vraies, si elles ont eu lieu de la manière qu'il les a écrites ou fait écrire, et qu'il les porte en compte.

S'il le déclare sous la foi du serment, il doit être cru, à moins que le contraire ne puisse être prouvé, et, dans ce dernier cas, il doit restituer toute la perte, à la discrétion et volonté des actionnaires. Si l'on ne peut lui prouver le contraire, il doit être cru, et le compte doit lui être alloué, qu'il déclare du gain ou de la perte, puisque ce n'aura pas été sa faute s'il n'en rapporte point.

Il est juste qu'ainsi que les actionnaires ont eu confiance en lui, quand ils l'ont admis pour associé dans le navire, ils en aient aussi quand il rendra compte, soit qu'il annonce du gain ou de la perte, à moins qu'on ne puisse lui prouver le contraire, comme il est dit ci-dessus. Ainsi, qu'un patron ait eu ou non avec lui un écrivain juré, il n'en résulte pas de mal pour lui, par les raisons qui viennent d'être expliquées. Mais toutes les fois qu'il emmène ou peut emmener un écrivain juré avec lui, c'est une grande décharge; en conséquence, tout patron doit en avoir, s'il le peut.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

(1) Les éditions de 1517 et 1523 omettent les mots *per culpa del dit scrivá;* ce qui détruit le sens de la fin de cette phrase.

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

CAPITOL CCXLIII [288].

Si nau de mercaderia se encontrará ab nau de enemichs.

Si alguna nau ò leny de mercaderias se encontrará ab alguna altra nau ò leny de enemichs, si en la nau ò leny desusdit de la mercaderia haurá mercader ò mercaders, lo dit senyor de la nau ò del leny los deu demanar, ia ells si volran ò volen que ells aferren è combaten è prenguen aquella nau ò leny de enemichs. E si lo dit mercader ò mercaders lo y atorgan, tots ò la maior partida, lo dit senyor de la nau ho pot ben fer, que per dan ne per destrich que los dits mercaders ne sostenguen, lo dit senyor de la nau ò leny no l's es tengut de alguna esmena à fer, ne de res à restituir del susdit dan, si los mercaders lo n' sostendran, pusque ells lo y atorgaren è ab lur voluntat será stat fet. Mas emperò, si lo dit senyor de la nau ò leny fará açó que desus es dit, sens sabuda è sens voluntat dels dits mercaders, de tots ò de la maior partida; si los dits mercaders ne sostendran ò n'hauran à sostenir dan ò greuge algú, lo dit senyor de la nau ò leny los es tengut de tot lo dit dan ò greuge, que los dits mercaders ne sostendran ò n'esperan à sostenir, à restituir sens tot contrast, si la nau ò leny ne sabia esser venut ò l's bens del dit senyor de la nau ò leny, si trobats li seran en algunes parts; perçò com lo dit senyor de la nau haurá fet è començat ço que desus es dit, sens sabuda è voluntat dels dits mercaders, de tots ò de la maior partida. E si, per ventura, lo dit senyor de la nau haurá açó fet ò començat ab voluntat de l's dits mercaders ò de la maior partida, per raó del dit guany que faran ò entendran ò n'esperaran à fer; lo dit senyor de la nau ò leny es mester que l's ho attena, sens

CHAPITRE CCXLIII [288] (1).

Du cas où un navire marchand est rencontré par un navire d'ennemis.

Lorsqu'un navire marchand en rencontre un d'ennemis, s'il porte un ou quelques marchands, le patron doit leur demander s'ils veulent aller à l'abordage et combattre afin de prendre ce navire ennemi. Si le marchand ou les marchands, en totalité ou en majorité, y consentent, le patron peut le faire, et, quels que soient le dommage et le préjudice que les marchands en souffrent, il ne leur doit aucune indemnité, puisqu'ils ont donné leur consentement et que tout a été fait par leur volonté.

Mais, si le patron fait ce qui vient d'être dit à l'insu et sans la volonté des marchands, de tous ou de la majeure partie, ce qu'ils en souffriront ou auront à souffrir de dommage ou préjudice, le patron doit le supporter et le payer sans aucune dispute, quand même le navire devroit être vendu, ou même le bien du patron, si l'on en trouve quelque part, parce qu'il aura fait l'attaque à l'insu et sans la volonté des marchands, de tous ou de la majeure partie.

Si le patron a fait ou entrepris ce qui vient d'être dit, du consentement des marchands ou de la majeure partie d'entre eux, en leur faisant espérer une portion déterminée dans le gain sur lequel il comptoit, il est obligé de tenir sa promesse, sans aucune contestation.

(1) Manuscrit, chap. CCL. *Si alcuna nau ò leny de mercaderia s'encontrará ab altra nau.* Capm. pag. 293. Trad. it. chap. CCLXXXV. Voir Targa, pag. 230. Il est bon de rapprocher ce chapitre du CLXXXV [230].

tot contrast. E si, per ventura, entre lo dit senyor de la nau ò leny è los dits mercaders de tots ò de la maior partida, empressió ne convinença alguna entre ells feta no haurá, per raó del guany que ells faran ò speran à fer, è aquell guany aytal, per aytal raó com desus es dita, será stat fet ò s' fará, deu esser partit en aquesta manera; que lo dit senyor de la nau ò leny, ab lo cors de la nau ò leny, ne deu haber è pendre lo terç; è los dits mercaders, ab la lur roba ensemps, ne deuen pendre l'altre terç; è lo notxer è los panesos è mariners è tots aquells qui son tenguts è prenen loguer de nau, l'altre terç. Emperó, deu esser levat è prés dels dits tres terços, ço de que deuen esser honrats è millorats aquells qui de la nau ò leny son tenguts, è lo dit millorament deu esser donat à coneguda dels dits mercaders è del scrivá de la nau è del notxer è del un dels panesos è de dos proers. Emperó, es en axí à entendre, que segons que l' guany será gran ò poch, s'y deu esser partit : emperó, sia lo dit guany gran ò poch, totavia ne deu haver lo cors de la nau ò leny, ab lo dit senyor ensemps, lo terç, è lo remanent del dit guany deu esser partit per testes, à coneguda dels desusdits. E si lo senyor de la nau ò leny fará ò començará ço que desus es dit, sens sabuda ò voluntat dels mercaders ò de la maior partida; si dan algu no n' sostendrán los dits mercaders, lo dit senyor de la nau ò leny no l's es tengut de donar lo terç; mas es los tengut de donar ço que li será semblant, à coneguda del notxer è del scrivá è de dos proers, è aquests deuen partir ço que lo dit senyor deurá dar als dits mercaders, segons la roba è segons la valor è la bondat que

Si, par événement, il n'a été fait aucun accord ni convention entre le patron et les marchands, ou la majeure partie, au sujet du gain à faire, celui qui surviendra doit être distribué de cette manière : le patron ensemble avec le corps du navire doit en avoir et prendre le tiers; les marchands ensemble avec leurs marchandises doivent en prendre un autre tiers; le contre-maître, les officiers de poupe, les matelots, et tous ceux qui reçoivent salaire du navire, l'autre tiers (1).

Mais on doit prélever, avant tout, ce qu'il faudra donner pour gratification et récompense à ceux qui sont attachés au navire; et cette gratification doit être donnée d'après la décision des marchands, de l'écrivain du navire, du contre-maître, de l'un des officiers de poupe et de deux matelots de proue. Il est bien entendu que le gain, grand ou petit, sera distribué proportionnellement; mais, qu'il soit grand ou petit, le patron avec le corps du navire doit en avoir toujours le tiers, et le reste être distribué par tête, d'après ce qui a été dit ci-dessus

Si le patron a attaqué à l'insu et sans la volonté des marchands ou de la majeure partie, lesquels n'en souffriront aucun dommage (2), il n'est pas obligé de leur donner le tiers, mais ce qui lui semblera bon, d'après l'avis de l'écrivain, du contre-maître et de deux matelots de proue, lesquels doivent décider ce que le patron devra donner aux marchands en proportion de leurs marchandises et du mérite de chacun d'eux.

(1) Le manuscrit porte *è l's notxer, è l's personers è tots cells que son tenguts ni prenen loguer de la dita nau ò leny l'altre terc.* Cette variante ne change point le sens.

(2) Plusieurs éditions, entre autres celle de Capmany, portent *si dan algun ne sostendran ;* mais c'est une faute qui ne se trouve point dans l'édition de 1494 et dans le manuscrit auquel je me suis conformé. D'ailleurs il est évident que le sens exige une négation.

quascun dels dits mercaders haurá en si. Que assats es semblant à raó, que prou ne hagen d'açó, que lo dit senyor de la nau ò leny los dará als dits mercaders, à coneguda dels desusdits, perçó car lo dit senyor de la nau ò leny era tengut è fora obligat als dits mercaders, de tot dan à restituir, que ells ne sostenguessen è n' esperassen à sostenir, si los dits mercaders prés lo haguessen. E si, per ventura, en la dita nau ò leny mercader algú no haurá, si lo dit senyor de la nau volrá començar à fer ço que desus es dit, ell no ú deu fer ne pot, que no n' ha poder de fer. E de aventurar, en açó no cal altre dir, que si lo dit senyor de nau ò leny ho aventurará, si be li n' pren, será bontat è valor sua, si regoneix los dits mercaders qui la dita roba ò mercaderia hauran en la sua nau ò leny, d'alguna cosa. Emperó, será en sa voluntat si ho fará ò no. Mas emperó, si lo contrari s'y esdevendrá, en açó que lo dit senyor de la nau haurá aventurat è començat, lo dit senyor de la nau ò leny è encara los bens d'ell han è hauran star à raó als dits mercaders, si algun dan hi pendran ò n' sostendran ò n'esperaran à sostenir, segons que desus es dit, perçó com à la dita nau no eran los dits mercaders. Encara per altra raó, perçó car lo senyor de la nau ò leny en aytal cas com desus es dit, no ha poder, menys de sabuda dels dits mercaders, ne es rao que n' dega haver; que assats ha poder tot senyor de nau ó leny, pusque ha poder en la roba dels mercaders en fet de git ò de naufraig, si donchs los dits mercaders no son presents en la nau, si cas de git ò de naufraig s'y esdevendrá. Emperó, si lo dit senyor de la nau ò leny porá mostrar ò en ver metre ço que desus es dit, que per cas de ventura li será esdevengut, lo cas de ventura es aytal, que lo dit senyor de la nau ò leny no y pogues fugir, es axí à entendre, que la dita nau ò leny de enemichs li vengues

En effet, il est bien juste que les marchands se contentent de ce que le patron leur donnera par l'avis des personnes qui ont été indiquées, puisque celui-ci auroit été obligé de réparer tout le dommage qu'ils auroient souffert, s'il leur en étoit arrivé.

Si, par événement, il n'y a aucun marchand à bord, lorsque le patron projette de faire ce qui est dit ci-dessus, il ne doit ni ne peut le faire, parce qu'il n'en a pas la faculté. S'il s'y hasarde, il ne faut rien dire, parce que, si l'entreprise lui réussit, ce sera un effet de sa bonté et de sa générosité de donner quelque chose aux marchands qui auront des effets ou marchandises sur son navire ; ce qui dépendra uniquement de lui.

Si, au contraire, le patron ne réussit pas en ce qu'il aura hasardé ou commencé, sa personne ou son bien doivent être obligés aux marchands à raison du dommage qu'ils souffriront ou auront à souffrir, comme il a été dit, puisque les marchands n'étoient pas à bord : encore par une autre raison ; parce que le patron n'a point droit de rendre un tel parti sans le consentement des marchands. En effet, il n'est pas juste qu'il ait ce droit; car tout patron a déjà bien assez de pouvoir, puisqu'il en a sur les effets des marchands dans le cas de jet ou de naufrage, si ces événemens arrivent lorsque les marchands ne sont pas à bord.

Mais, si le patron peut montrer ou justifier qu'il a été obligé de combattre par accident (par accident il faut entendre que le patron ne pouvoit pas fuir, c'est-à-dire que le navire ennemi lui venoit dessus, au point qu'il s'est accroché à lui); dans ce cas, il n'est point obligé de réparer le dommage que les marchands éprouveront, puisqu'il ne sera pas

desus è que s'afferras ab ell; è si per la raó desusdita los mercaders dan algú sostendran, lo dit senyor de la nau ò leny no l's es tengut de alguna esmena à fer, pus lo dit dany en culpa d'ell no será esdevengut; sia que los dits mercaders sien en la nau ò no : è per altra raó, que à cas de ventura no pot hom res dir. E perçó fon fet aquest capitol per les raons desusdites.

arrivé par sa faute, soit que les marchands fussent à bord ou non : et par une autre raison, parce que personne ne peut rien contre un accident.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (1).

Capitol CCXLIV [289].

De convinença feta per comandatari de nau.

Si algú comanará ò haurá comanada sa nau ò son leny à algun altre; si aquell, à qui la dita comanda será feta de la nau ò leny, fará ab algú ò ab alguns alguna convinença ò promissió, per raó de algun fet qui pertanga à la dita nau ò leny; si aquell, à qui la dita nau ò leny será stat comanat, è la dita convinença ò promissió haurá feta, si ell no attendrá ço que convengut è promes haurá à algú ò à alguns; si aquell à qui la dita convinença ò promissió feta será stada, ne sostendran dan algú, aquell qui la dita nau ò leny li haurá comanat, los es tengut de tot lo dit dan è greuge à restituir, si la dita nau ò leny ne sabia esser venut, ab que per culpa d'aquell, à qui ell haurá la dita nau ò leny comanat, los sia esdevengut lo dit dan ò greuge; en axí emperó que la dita convinença ò promissió sia estada feta, per raó de fet qui pertanga ò pertanyer dega à la nau leny. Emperó, si aquell qui la dita nau ò leny haurá comanada, ne sostendrá ò n' haurá à sostenir algun dan, en culpa de aquell à qui ell haurá comanat la dita nau ò leny; si aquell ha alguns bens, ell li es tengut de tot aquell dan ò greuge à

Chapitre CCXLIV [289] (2).

Des conventions faites par celui qui a reçu un navire en commande.

Lorsque quelqu'un aura donné son navire en commande à un autre, si celui à qui la commande a été confiée fait avec une ou plusieurs personnes une convention ou promesse pour un fait relatif à ce navire et ne tient pas ce qu'il aura promis, le dommage que ceux à qui la promesse a été faite souffriront de cette inexécution résultant de sa faute, doit être supporté par celui qui a donné le navire en commande; il est obligé de le payer en totalité, quand même le navire devroit être vendu; pourvu cependant que la convention ou la promesse ait été relative au navire donné en commande.

Si celui à qui le navire appartient souffre ou a souffert quelque dommage par la faute du preneur, celui-ci doit le réparer en entier, s'il a quelque bien; s'il n'a pas de quoi restituer et payer ce dommage, il doit, dans le cas où on pourra le saisir, être mis au pouvoir de la justice et y rester jusqu'à ce qu'il

(1) Capmany a omis cette disposition finale.
(2) Manuscrit, chap. CCLI. *Si algun comenará ò aurá comenada sa nau à altra*. Capm. pag. 175. Trad. it. chap. CCLXXXVI. Voir Targa, pag. 26; Casaregis, disc. XXIV, n. 37. Ce chapitre est le complément de ce qui a été dit sur les commandes dans les chap. CLXV [210] et suivans.

restituir, que per culpa d'ell haurá sostengut. E si aquell, à qui la dita nau ò leny será stat comanat, no ha de que pagar è es aconseguit è lo dan desusdit pagar ne restituir no porá, ell deu esser més en poder de la senyoria è star tant temps en aquell loch, tro que ell haia satisfet è pagat tot lo dit dan ò que se n' sia avengut ab aquell, qui lo dit dan haurá sostengut per culpa d'ell; è açó desusdit sia fet, menys de tot frau. Emperó, si aquell, à qui algú haurá comanada la sua nau ò leny, fará alguna convinença ò promissió ab alguns, è en culpa d'ell no romandrá que ell no lá attena, ell, ni aquell, qui la dita nau ò leny li haurá comanada, no son tenguts de alguna esmena à fer à aquells à qui la dita promissió será stada feta, pus per culpa d'ell no romandrá ne será romas, que ell no la l's haia attesa. Perque quascú s' guart à qui comanará son veixell è com è com no, perçó que dan algú no li n' puixa esdevenir, ne n'hagues à sostenir per alguna raó. E per les raons desusdites son fet aquest capitol.

ait satisfait ou payé celui qui aura souffert dommage par sa faute, ou qu'il se soit accordé avec lui; et tout ce qui vient d'être dit doit être fait sans aucune fraude.

Mais si, celui à qui le navire aura été donné en commande, ayant fait une convention ou promesse avec quelqu'un, il n'y a aucune faute de sa part à ne pas l'exécuter, ni lui, ni le propriétaire qui lui a donné le navire en commande, ne sont obligés à aucune indemnité envers les personnes qui souffrent de cette inexécution, puisqu'elle n'aura pas été le résultat de sa faute. D'après ce qui vient d'être dit, que chacun prenne garde à qui il confiera son navire et comment, afin qu'il n'éprouve de dommage par aucune cause.

Tels sont les motifs pour lesquels ce chapitre a été fait (1).

Capitol CCXLV [290].

De nau presa è recobrada.

Nau ò leny qui será stada presa per sos enemichs, si alguna nau altra de amichs s'encontrará ab los dits enemichs, qui la dita nau ò leny prés hauran; si la dita nau ò leny, qui ab los dits enemichs s'encontrará, tolrá ò porá tolre per qualsevol raó la dita nau ò leny als dits enemichs, qui axí com desus es dit, presa la hauran; la dita nau ò leny è tot quant en ella será deu

Chapitre CCXLV [290] (2).

Du navire pris et recouvré.

Si, après qu'un navire aura été pris par ses ennemis, quelque autre navire d'amis rencontre les ennemis qui ont fait cette capture, et, par suite de cette rencontre, l'enlève, de quelque manière que ce soit, à ceux qui s'en étoient d'abord emparés, le navire et tous les objets qu'il contient, qui ont été ainsi repris sur les ennemis, doivent être rendus à celui à ou ceux à qui ils appartenoient, s'il y en a quelqu'un en vie, à la

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCLII. *Nau ò leny qui será stat prés per sos anamichs* [*è puys será los levat*]. Les mots entre crochets ne se trouvent que dans la table des rubriques. Capm. pag. 278. Trad. it. chapitre CCLXXXVII. Voir Targa, pag. 169; Émérigon, t. I.er, pag. 504. On trouve dans ce chapitre le principe des *recousses* ou reprises de navires capturés. Le Consulat ne paroît point admettre de distinction fondée sur la différence entre le cas de prise par des belligérans ou par des pirates, entre la reprise par un étranger ami ou par un compatriote du capturé, ni sur la durée du temps pendant lequel le navire pris auroit été dans la main du capteur. Si des considérations politiques ont porté les législations modernes à s'écarter du Consulat, on ne peut refuser de rendre justice à son équité.

esser salvo à aquell ò aquells, de qui será è esser deu, si algú viu ne haurá, aquell emperó donant à aquells, qui als dits enemichs tolta la auran, trobadures convinents, segons lo maltret que hagut ne hauran, è segons lo dan que n'hauran sofert. Emperó, sia è deu esser axí entes, que si los dits amichs la hauran tolta als dits enemichs dins la senyoria è la mar, de on la dita nau ò leny será ò en loch on los dits enemichs no la haguessen rera si, açó es à entendre, en loch salvo; ells ne deuen haver segons que desus es dit. Emperó, si los dits amichs tolran ò hauran tolta la dita nau ò leny als dits enemichs en loch on ells la tenguessen rera si, en loch salvo, no l's ne deuen esser donades trobadures, si ells se volran, ans deu esser del tot lur, sens tot contrast: que senyoria ne alguna altra persona no l's hi deu ni l's hi pot per alguna iusta raó metre contrast. Encara mes, si alguns enemichs hauran tolta alguna nau ò leny à algú ò alguns, si, per ventura, veuran hauran vista d'alguna nau ò leny de que los dits enemichs, haguessen dubte ò paor, è per lo dit dubte ò paor, los dits enemichs lexaran è desempararan la dita nau ò leny, que ells presa hauran, axí com desus es dit; si la dita nau ò leny, qui los dits enemichs hauran lo dit dubte ò paor, pendran, ò amarineran, ò se n' menaran la dita nau ò leny, que l's dits enemichs hauran desemparada per la dita paor; la dita nau ò leny deu esser retuda à aquell de qui será ò deu esser, si ells vius seran ò als proismes de aquells, sens tot contrast; ells emperó donant à aquells qui la dita nau ò leny ò la roba ò mercaderia, que en la dita nau ò leny será, hauran presa, trobadures convinents, segons que desus es dit, si entre ells avenir se n' poran. E si entre ells avenir no se n' poran, sia més lo contrast desusdit en poder de bons homens. Mas emperó, si algú ò alguns desempararan lurs naus ò

charge par eux cependant de donner à ceux qui ont enlevé le navire aux ennemis une récompense suffisante, en proportion de la peine qu'ils auront prise et du dommage qu'ils auront souffert.

Cela doit être entendu du cas où des amis ont enlevé la prise aux ennemis qui l'avoient faite, dans la juridiction et les eaux du pays d'où le navire dépendoit, ou bien dans un parage où ces ennemis ne l'auroient pas encore amarrée, c'est-à-dire, mise en lieu de sûreté; alors il n'y a lieu qu'à faire ce qui a été dit ci-dessus. Mais, si les amis enlèvent ou ont enlevé le navire capturé aux ennemis en un lieu où ceux-ci l'avoient amarré et mis en sûreté, ce n'est point le cas de leur donner une récompense, sinon de gré à gré: au contraire, le navire doit leur appartenir sans aucune contradiction; ni la justice, ni qui que ce soit, ne peuvent le leur disputer.

Encore, si des ennemis qui ont enlevé un navire à quelqu'un voient d'autres navires qui leur fassent peur, et, par cette cause, laissent et abandonnent celui qu'ils avoient pris, et que ce navire, dont les ennemis ont eu peur, prenne et amarine ou emmène la prise ainsi abandonnée, elle doit être rendue aux propriétaires, s'ils sont en vie, ou à leurs parens, sans aucune contestation, à la charge par ceux-ci de donner, conformément à ce qui a été dit, une récompense suffisante, convenue entre eux. S'ils ne peuvent pas s'accorder, la fixation sera déférée à l'arbitrage de prud'hommes.

Si quelqu'un a abandonné son navire par soupçon ou peur des ennemis, et qu'un

lenys per dubte ò per paor de sos enemichs, è alguna altra nau ò leny encontrar s' á ab la dita nau ò leny, que axí com desus es dit, hauran desemparat, è amarinar è menar la han en loch salvo, es axí à entendre, que aquells qui la dita nau ò leny hauran amenat, è no la haien tolta à enemichs, è enemichs no la han haguda en si, ne rera si, es axí à entendre, que los dits enemichs no la haguessen tolta à aquells de qui es è qui deu esser; aquella nau ò leny è la mercaderia que dins es, no deu esser d'aquell ò d'aquells, qui axí com desus es dit la hauran trobada, mas segons us de mar, poden ne demanar trobadures convinents. E si, per ventura, entre ells avenir no se n' poden, sia è deu esser més lo contrast desusdit en poder de bons homens, perçó, car totavia es bona la cominalesa è la egualtat è l' temprament de bons homens: è es raó que algú no deu fer ne ençercar tant de dan à altre, com per ventura fer poria; perçó, car negú no sab ne pot saber ne es cert, aon es lo seu dan ni lo seu perill; perque quascú deuria posar tot contrast que haia ab algú en coneguda de bons homens, è maiorment sobre los casos damuntdits ò semblants d'aquells, perçó que Deu ne gens no l's puguen reprendre per alguna raó. Emperó, es axí à entendre, que tot ço que desus es dit que sia è deu esser fet menys de tot frau: perçó, car à les vegades tal cuyda enganar è fer dan à altre, qui l' fa à si meteix, perçó, com null hom no sab ne es cert que li ha esdevenir à si meteix, ni als seus, ne que no: perque negú no deu anar à dan ni à engan ni à perdició d'altre, per alguna raó, perçó com no sab on s'es lo seu. Emperó, si algú sabia que alguna nau ò leny devia anar ò será anat en algun loch, on haurá dubte ó paor de sos enemichs, è aquell ò aquells desusdits armaran lur nau ò leny per fer dan à la dita nau ò leny ò als altres, perçó que

autre navire le trouve, l'amarine et le conduise en lieu de sûreté, c'est-à-dire, si ceux qui ont amariné ce navire ne l'ont pas enlevé à des ennemis qui eux-mêmes l'auroient pris au propriétaire, ce navire et les marchandises qui sont à bord ne doivent point appartenir à ceux qui l'ont trouvé; mais ils peuvent exiger une récompense suffisante, selon l'usage de la mer.

Si, par événement, ils ne peuvent s'accorder entre eux, la fixation doit être laissée à l'arbitrage de prud'hommes, parce que l'intervention, l'équité et l'arbitrage des prud'hommes sont avantageux; il est juste que personne n'use de la rigueur de son droit envers un autre, parce que personne ne sait, ni ne peut savoir, ni n'est sûr de n'être jamais, à son tour, exposé à quelque dommage; pour cela chacun doit soumettre la contestation à la connoissance de prud'hommes, principalement dans les cas ci-dessus ou autres pareils, afin que ni Dieu ni les hommes n'aient sujet de le blâmer.

Mais il faut savoir que tout ce qui vient d'être dit doit avoir été fait sans aucune fraude, parce que quelquefois tel cherche à tromper un autre et à lui porter dommage qui s'en fait à lui-même, et personne ne sait ce qui doit arriver à lui ou aux siens: pour cela personne ne doit agir d'une manière nuisible, en fraude ou en dommage d'autrui; car il ignore le sort qui l'attend.

Si donc quelqu'un, sachant qu'un navire doit aller ou est allé quelque part où il y a soupçon et peur d'ennemis, arme pour faire dommage à ce navire ou à d'autres, afin de gagner une récompense ou de s'emparer du navire ou des marchandises qui seront à bord, ou par quelque autre raison, ce fait

pugan guanyar les dites trobadures ò perçó que hagen ò puguen haver la dita nau ò leny ò la roba que en ella será ò l'altra, per raó alguna; si aquell ò aquells, qui axí com desus es dit haurau armat è provat los será que ells hagen ò haguessen armat per les raons ò condicions desusdites; aquell ò aquells aytals no deuen haver les dites trobadures ni la dita nau ò leny, del tot ni en partida, ne la roba que en la dita nau será; si be aquells de qui es ò deu esser, la habien abandonada, ò encara que l's enemichs la l's haguessen tolta, si donchs los dits qui armat hauran en ver no poran metre que ells no havien armat per les raons ò condicions desusdites. Emperó, si provat los será, que ells haguessen armat per fer dan à algú ò alguns ò à tot hom ab qui ells s'encontrassen, en forma ò manera de enemichs ò axí com enemichs fan, per qualsevol raó ò manera qu' ells alguna nau ò leny menaran, sia que la menen ab roba ò menys de roba, ò sia que la hagen tolta à enemichs ò trobada axí com desus es dit, no n' deuen haver alguna cosa; ans deu esser salvada à aquell ò aquells de qui es, ò de qui deu esser. E aquells qui axí com desus es dit hauran armat, deuen esser presos è mésos en poder de la senyoria, è deu esser fet d'ells axí com de robadors, si ço que desus es dit provat los será. Emperó, si provat no l's será que ells haguessen armat per les raons desusdites, si ells alguna nau ò leny hauran tolta à enemichs ò la hauran atrobada, segons que desus es dit, deu los esser donat è salvat tot lur dret, que ells haver ne deuen ò haver ne deuran, per alguna de les raons desusdites. Emperó, si dubte será que ells haguessen armat per les raons desusdites, si, per ventura, será cas, que los desusdits hagen à reprovar les raons sobre ells dites è posades; los dits ne algú qui ab ells fos, ne encara alguna persona que dan ò prou ne esperas haver en les

étant prouvé, cet armateur ne doit point avoir de récompense, ni acquérir le navire en tout ou en partie, ni les marchandises qui y seront, quoique les propriétaires l'aient abandonné, ou que les ennemis l'aient pris, à moins qu'il ne justifie qu'ils n'a point armé dans la vue et par les motifs susdits.

Mais, s'il est prouvé qu'il a armé pour porter dommage à quelque personne nommément, ou à quiconque seroit rencontré par lui, et dans la vue de commettre des hostilités, de quelque manière qu'il amène un navire avec ou sans marchandises, qu'il l'ait pris aux ennemis, ou qu'il l'ait trouvé comme il a été dit, il ne doit rien en avoir, le tout doit être rendu au légitime propriétaire. Ceux qui ont armé de cette manière doivent être arrêtés et mis au pouvoir de la justice, afin qu'on procède envers eux comme envers des voleurs, si les faits ci-dessus sont prouvés.

Si l'on ne prouve pas qu'ils ont armé pour ces causes, si au contraire ils ont enlevé aux ennemis quelque navire, ou s'ils l'ont trouvé comme il a été dit, alors ils peuvent exercer tous les droits qui ont été expliqués plus haut.

S'il y a doute sur le point de savoir s'ils ont armé par les causes ci-dessus, et qu'on soit obligé d'entendre des témoins en leur faveur, ni eux, ni aucun de leurs compagnons, ou autre qui auroit espérance de profit ou de dommage, ne peut leur servir de témoin, ni même aucune personne qui seroit avaricieuse, ou qu'on pourroit

raons è condicions sobre ells dites è posades, no puga à ells fer testimoni à lur prou per neguna raó, ne encara alguna persona que fos avariciosa ò que hom hagues dubte que s' giras per diners. Emperó, si, per ventura, com los dits enemichs hauran presa alguna nau ò leny ò alguna altra roba; si los dits enemichs la dita nau ò leny ò roba que presa hauran, iaquiran ò hauran iaquida per lur voluntat è no per paor que haguessen ne hagen haguda de alguna nau ò leny, de que ells haguessen haguda vista ne haguessen dubte ne paor que desus los pogues venir; si algú ò alguns la dita nau ò leny ò roba que los dits enemichs hauran iaquida, axí com desus es dit, atrobaran ò hauran atrobada en loch salvo è la metran ò la menaran, no deu esser lur de tot, si senyor trobat li será; mas deuenlos esser donades trobadures convinents à coneguda dels bons homens del loch on la dita nau ò leny ò la dita roba será stada amenada, sots les raons è condicions desusdites. Emperó, si à la dita nau ò leny ò roba dins temps convinent senyor exit ò vengut no y será, los dits, qui la dita nau ò leny ò la dita roba atrobada hauran, deuen haver per lurs trobadures la meytat d'açó que valrá; è de la altra meytat deu esser fet segons que demostra è declara en lo capitol qui parla de roba que será trobada. E si, per ventura, los dits enemichs se n' menaran alguna nau ò leny ò se n' portaran alguna roba, è los dits enemichs no lexaran la dita nau ò leny ò roba per lur voluntat, ans la hauran à leixar per temporal ò per algunes naus ò lenys de que hauran dubte ò paor; de aquella nau ò leny ò roba, que l's dits enemichs, axí com desus es dit hauran haguda à leixar, deu esser fet axí com d'aquella que l's enemichs hauran iaquida anar per lur autoritat è en aquella me-

soupçonner de se laisser séduire par de l'argent.

Mais si, par événement, lorsque les ennemis auront pris quelque navire ou quelques marchandises, ils les laissent par leur volonté, et non par peur d'un navire qu'ils auroient aperçu, ou par soupçon qu'il en existe, si quelqu'un trouve le navire ou les marchandises ainsi laissés en lieu de sûreté, s'en empare ou les emmène, la propriété entière ne doit pas lui rester, si l'on trouve le propriétaire; mais il doit lui être donné une récompense suffisante, suivant l'arbitrage de prud'hommes du lieu où le navire et les marchandises auront été conduits, d'après ce qui a été dit ci-dessus.

S'il ne se présente aucun propriétaire pour en faire la réclamation, ceux qui les auront trouvés doivent avoir pour leur récompense la moitié de la valeur; et il sera fait emploi de l'autre moitié selon ce qui est démontré et déclaré dans le chapitre qui parle de marchandises trouvées (1).

Si, par événement, les ennemis ayant emmené un navire, ou emporté des marchandises, ne les abandonnent pas de leur propre volonté, mais y sont forcés par la tempête ou par la crainte d'autres navires, il en sera de même que pour les cas où les ennemis ont été obligés de les relâcher par force : et tout cela doit être fait sans aucune fraude.

(1) Le chapitre dans lequel il en est question est le chap. CCVII [252], qui se réfère au chap. CXV [160].

texa forma, è tot açó deu esser fet menys d'algun frau. E si, per ventura, los dits enemichs vendran ò staran en algun loch en lo qual ells rembran alguna nau ò leny ò alguna roba, que ells hauran presa, si aquell ò aquells de qui la dita nau ò leny ò roba stada será, volran cobrar dita nau ò leny ò roba, aquell ò aquells qui remuda la hauran, son tenguts de retre la à aquell ò aquells de qui stada será; ells emperó donant è retent la dita remçó è encara donant à ells guany, si ells pendre n' volran. E si, per ventura, com los dits enemichs hauran presa alguna nau ò leny ò roba, ells ne faran ò n' hauran feta donació à algú, aquella donació no val, ne deu haver valor per alguna raó. Emperó, si los dits enemichs la donaran ó retran à aquell de qui stada será, tot comunament sens alguna remçó, aquella donació aytal val è deu haver valor; è en aquella donació aytal, no ha ne pot haver algun contrast. Mas, si, per ventura, los dits enemichs diran al dit senyor de la nau ò leny, à qui faran la gracia, axí: « Nos te retem la « tua nau ò leny franca de tota remçó, mas « volem haver remçó de la roba que en la « dita nau ès »; aquest donació no val, perçó com los dits enemichs no la han en loch salvo, que puguen dir è esser certs que abans que la haguessen en loch salvo no la poguessen haver perduda per alguna raó, iat sia que hagen poder de cremarla ò metre à fons si ells se volran; emperó, nau ò leny ò roba pus es cremada ò guastada no es bona à nengú, ne algú no n' pot fer de son prou, ne amichs, ne enemichs, que axí be es perduda als uns com als altres. E sia entes açó, que desus es dit, de nau ò leny axí be de la dita roba ò mercaderia com de la nau ò leny. E si, per ventura, la roba que en la dita nau ò leny será, rembran los mercaders ò los amichs d'aquells, dels enemichs;

Si, par événement, les ennemis se trouvent ou vont en quelque lieu où ils voudront vendre les marchandises ou le navire qu'ils ont pris, celui ou ceux qui les auront achetés sont obligés de les rendre à celui ou ceux à qui ils ont été pris, dans le cas où ceux-ci l'exigeroient et offriroient d'en rendre le prix, et même en leur donnant du gain, si l'acheteur le demande.

Si les ennemis qui ont pris un navire, ou des marchandises, en font ou en ont fait donation à quelqu'un, cette donation ne vaut pas et ne doit valoir par aucune raison. Cependant, si les ennemis donnent ou rendent ces objets au propriétaire capturé, cette donation vaut et doit avoir valeur; et il ne peut à cet égard y avoir aucune contestation.

Mais, si les ennemis disent au patron à qui ils feront cette grâce, « Nous te rendons « ton navire franc de tout rachat, mais nous « voulons avoir rachat des marchandises qui « sont à bord », cette donation n'est pas valable, parce que les ennemis n'avoient pas leur prise en lieu de sûreté, et en tel état qu'ils pussent être certains qu'avant d'être arrivés en lieu de sûreté, ils ne risquoient pas de perdre leur prise par quelque cause : il est bien vrai qu'ils auroient le pouvoir de la brûler ou de la couler à fond s'ils le vouloient, mais un navire ou des effets brûlés ou gâtés ne sont bons pour personne; et nul ne peut y trouver profit, ni amis ni ennemis, car ils sont perdus pour les uns comme pour les autres.

Ce qui a été dit du navire, doit être entendu aussi des effets ou marchandises (1); si les propriétaires qui seront dans le navire, ou leurs associés, les rachètent des ennemis, le patron ou ses amis sont obligés de contribuer au rachat, par sou, par livre ou

(1) Les éditions de 1517 et 1523 portent *de la dita nau ò mercaderia*, ce qui détruit le sens.

lo senyor de la nau ò los amichs d'aquell, son tenguts de metre en la dita remçó per sou è per liura ò per besant, de tot aytant com la dita nau ò leny valrá, è açó deu esser fet sens tot altre contrast : è sia è deu esser tot açó antes, que desus es dit, axí be de la nau ò leny com de la mercaderia, è de la mercaderia com de la nau ò leny desusdit. Emperó, si los dits enemichs tendran ò hauran tenguda la dita nau ò leny ò roba, en loch salvo, ço es à entendre, que la hagen treta de la mar de sos enemichs, es à entendre que ells puxen haver recobre de sos amichs; si com los dits enemichs tendran ò hauran en si ò rera si, la dita nau ò leny ò roba que à sos enemichs hauran tolta, axí com desus es dit, donaran ò faran donació ò vendá à algú de la dita nau ò leny ò roba, val è deu haver valor sens tot contrast, que senyoria ne altra persona no y pot metre contrast. Si donchs aquell, à qui la dita donació hauran feta, no volrá fer alguna gracia à aquells, de qui la dita nau ò leny stada será, ell ho pot fer si fer ho volrá, que en altra manera senyoria ne alguna altra persona no l' ne pot forçar ni destrenyer per alguna iusta raó, si donchs aquell de qui la dita nau ò leny ò roba stada será, frau algú per alguna iusta raó mostrar no hi porá. E si lo dit frau en ver més esser porá, la dita donació no deu valer ni deu haver neguna valor per alguna raó, ans pot è poria esser en tal manera ò condició lo dit frau, que aquell à qui la donació será stada feta, deu esser prés per la senyoria è deu li esser donada pena en haver è en persona, segons la condició è lo cas que en lo dit frau trobat será, sens tota merçé : è la dita nau ò leny ò roba, si lo dit frau trobat será, sens tota merçé deu esser retuda à aquell ò aquells, de qui stada será, sens tot contrast. E si, per ventura, los dits enemichs faran ò hauran feta venda à algú ò alguns, de alguna nau ò leny ò roba que ells

par besant, pour tout autant que le navire vaudra, et sans aucune autre contestation. Tout cela doit être entendu du navire comme des marchandises, et des marchandises comme du navire.

Mais, si les ennemis ayant eu le navire ou les marchandises en lieu de sûreté, c'est-à-dire, les ayant enlevés des eaux des ennemis, ce qui s'entend d'un lieu où les capturés pouvoient avoir secours de leurs amis, ils font à quelqu'un donation ou vente du navire, ou des marchandises, cette donation vaut et doit avoir effet sans aucune contestation; la justice ni autre personne ne peut s'y opposer, à moins que celui auquel la donation aura été faite ne veuille faire quelque grâce au propriétaire à qui le navire ou la marchandise auront été pris, car il peut le faire, s'il veut; mais autrement, ni la justice, ni personne, ne peut l'y contraindre par aucun motif, sauf le cas où celui à qui le navire ou les marchandises ont été pris pourroit prouver qu'il y a de la fraude.

Si la fraude peut être prouvée, la donation ne doit valoir ni avoir aucun effet : au contraire, la fraude pourroit être telle, que celui auquel la donation a été faite dût être arrêté par la justice, et puni dans ses biens et sa personne, selon la gravité du cas, et sans aucune grâce; et si la fraude est prouvée, le navire ou les marchandises doivent être rendus à celui ou à ceux qui en étoient propriétaires, sans aucune contestation.

Si, par événement, les ennemis ont fait vente à quelqu'un, d'un navire ou d'effets qu'ils ont pris, la vente vaut et doit

presa hauran, la dita venda val è deu haver valor en aquesta manera, que aquells qui la dita nau ò leny ò roba hauran comprada, pusquen mostrar, que la dita venda los sia stada feta dels dits enemichs en loch salvo, ço es que la tenguessen rera si. E si per ventura, aquells diran haver comprada aquella roba per iust cas ò per iustes raons, è mostrar ne en ver metre no ú poran, la venda, que diran à ells esser feta, no deu haver valor; ans si en la dita roba ò en la dita nau ò leny, demanador ò senyor algú exirá, qui en ver metre puga la dita nau ò leny esser sua, deuli esser retuda en aquesta manera, que lo dit contrast sia més en poder de bons homens ò de la senyoria, allá on sia fet, è que sia sens tot frau. E si lo dit frau provat hi será, la part contra la qual lo dit frau provat será, sia è deu esser tenguda de restituir à la part, la qual lo dit frau sostengut haurá, totes messions è dans è interesos; encara la part que en lo dit frau consentirá, deu esser mésa en poder de la senyoria. Emperò, si lo dit senyor de la nau ò hom per ell, cobrará la dita nau ò leny ò roba, per qualsevol raó que s' cobre, ells son tenguts de reconeixer à tots aquells qui part hi hauran, la part que ells là donchs hi havien, com los dits enemichs la l's tolgueren, aquells emperó donant à ell tot ço que la lur part costat haurá, per sou è per liura, segons que à quascun pertanyerá. Mas emperó, si lo dit senyor de la nau ò leny cobrará alguna roba è fará algun pati ò alguna convinença, perçó que ell puga cobrar la dita nau ò leny ò roba, ab voluntat de tots los personers ò de la maior partida, lo dit senyor de la nau los pot forçar è destrenyer ab senyoria, si ell se volrá; que axí li son tenguts è obligats, com si li habien promes de fer part en nau ò leny que ell volgues de fer de nou ò que la compras novellament. Emperó, si lo dit senyor de la nau avinença ò pati algú fará,

avoir effet, pourvu que ceux qui ont acheté puissent prouver que les ennemis leur ont fait cette vente en lieu de sûreté, c'est-à-dire, lorsqu'ils avoient amarré leur prise.

Mais si, tout en prétendant avoir acheté ces marchandises par de bonnes raisons, ils ne peuvent le montrer ni le justifier, la vente qu'ils disent leur avoir été faite ne doit point avoir d'effet; au contraire, s'il se présente quelque propriétaire du navire, lequel puisse justifier sa propriété, il doit lui être entièrement rendu, et la contestation, s'il s'en élève, doit être remise à la décision de deux prud'hommes, ou de la justice, afin que tout soit fait sans aucune fraude. Si la fraude est prouvée, la partie contre laquelle cette preuve sera faite doit restituer à celui qui en aura souffert toutes dépenses, dommages et intérêts; et même celui qui seroit coupable de fraude doit être mis au pouvoir de la justice.

Si le patron, ou quelqu'un en son nom, recouvre le navire ou les marchandises, par quelque cause qu'il les recouvre, il est obligé de rendre à tous les intéressés la part qu'ils y avoient quand les ennemis s'en sont emparés, à la charge cependant par eux de contribuer aux frais de recouvrement par sou et par livre, selon ce que chacun recouvrera.

Cependant, si le patron recouvre quelques marchandises et fait quelque accord ou convention, afin de parvenir au recouvrement du navire ou des marchandises, du consentement de tous les actionnaires, ou de la majeure partie, il peut les forcer et contraindre par justice à tenir leur promesse; car ils sont obligés envers lui comme s'ils lui avoient promis de prendre part dans un navire qu'il auroit voulu construire à neuf, ou qu'ils auroient acheté nouvellement.

Mais, si le patron fait quelque accord ou convention sans l'assentiment de tous les

menys de tots los personers ò de la maior partida, no li n' son tenguts de res, si ells no s' volran, ne lo dit senyor de la nau ò leny à ells respondre ne regoneixer de les parts ò drets que ells hi havien, com los dits enemichs la li tolgueren; salvo de compte, si entre lo dit senyor de la nau ò leny ò roba è ells dits personers ne havia romas, per raó de les dites parts que ells havien en la dita nau ò leny ò roba, com los dits enemichs la li tolgueren. Emperó, si ells volran cobrar les dites parts, è lo dit senyor algun contrast los hi metrá ò l's volrá metre, senyoria lo n' pot è l' ne deu destrenyer que per alguna iusta raó lo dit senyor de la nau ò leny ò roba no se n' pot ne deu escusar ne defendre, pus los dits personers pagaran ò pagar volran tot ço que à ells ne partanyerá ò pertanyer ne deurá, per sou è per liura, segons les dites lurs parts seran. Car no seria raó ne egualtat, que algú dega ò haia poder de desposseir alguns de lur, per alguna raó, ells emperó faent lo que fer deuran en lo cas desusdit. Emperó, deu esser axí entes, que si lo senyor de la nau ò leny ò roba comprará ò rembrá ò hom per ell, la nau ò leny ò roba que ia era ò fo sua, dels dits enemichs ò d'altres, qui dels dits enemichs la haguessen haguda per iusta raó; si aquells qui part hi havien, no volran pagar, segons que desus es dit, lo dit senyor qui comprada la haurá ò hom per ell, se deu fadigar ò haver fadiga en los dits personers, una ò moltes vegades; è si los dits personers pagar no volran, ell la deu donar al corredor, si ell se volrá, ab consentiment de la senyoria; è qui mes hi dará, aquell la deu haver. E si, per ventura, de les parts que l's dits personers havien en la dita nau ò leny ò roba sua, será trobat mes que costat no haurá de la dita venda ò remçó; aquell mes deu esser donat è retut à quascú dels dits personers, segons que li n' pertanyerá. En axí emperó, sia è deu esser

actionnaires, ou de la majeure partie, ils ne sont obligés en rien, s'ils ne le veulent; à son tour il n'est pas tenu de leur rendre les parts qu'ils avoient quand les ennemis ont fait la prise, sauf le compte qui étoit à faire entre lui et les actionnaires, à raison de leurs intérêts respectifs au moment où les ennemis ont pris le navire ou les marchandises.

Mais, s'ils veulent racheter leurs parts et que le patron s'y refuse, la justice peut et doit l'y forcer; et par aucune raison juste il ne peut ni ne doit s'en excuser, ni s'en défendre, puisque les actionnaires paient ou veulent payer tout ce qui sera ou devra être à leur charge, par sou et par livre, proportionnellement à leurs parts : car il ne seroit pas conforme à la raison et à l'équité que quelqu'un eût ou dût avoir droit de priver une personne de son bien par aucune raison, lorsque cette personne fait ce qu'elle doit faire dans un tel cas.

Toutefois cela doit être entendu en ce sens, que si le patron ou un chargeur, ou quelqu'un en leur nom, achète ou rachète le navire ou les marchandises qui jadis étoient à lui, des ennemis, ou d'autres qui les tiendroient des ennemis, par juste cause; si les intéressés refusent de payer le patron ou celui qui aura acheté, selon qu'il a été dit, celui-ci doit offrir la préférence aux actionnaires une ou plusieurs fois : s'ils ne veulent pas en payer le prix, il peut, s'il veut, les faire vendre en encan public, avec l'autorisation de la justice; et celui qui offrira davantage doit les avoir.

Si, par événement, la valeur des parts que les actionnaires avoient dans le navire ou dans les marchandises, excède ce qu'il en a coûté pour les acheter ou les racheter, l'excédant doit être donné et rendu à chacun en proportion de son intérêt.

Il est bien entendu qu'il n'en sera ainsi



entes, si lo dit senyor per gracia fer ho volrá; que en altra manera no l's n'es tengut, si ell no s' volrá. E lo dit senyor de la nau ò leny ò roba ò aquell qui per ell la haurá comprada ò remuda, ne deu haver avantatge, que la s' puga retenir per aytant com altre donar hi volrá ò y dará, si lo dit senyor á corredor donar la volrá. E si, per ventura, no trobará hom tant de la dita nau ò leny ò roba, com de compra ò de remçó costat haurá; si lo dit senyor ò hom per ell, sens voluntat è consentiment dels dits personers la comprá ò la remé, los dits personers no li son tenguts del dit menys-cap si ell n'y fará, si donchs ells per alguna gracia fer no ú volran: è axí es raó que lo dit senyor ò aquell qui per ell la haurá comprada ò remuda, ne haia è n' dega haver avantatge de retenirla per aytant com altre dar hi volrá, tot en axí com ha avantatge del consumament que es è deu esser seu. Salvo emperó, que si alguns de aquells qui part hi havien, retenirla s' volran, ells son tenguts de pagar part al dit menys-cap segons que à ells ne pertanyerá, per alguna raó. E totes les raons qui desus son dites, è tots los casos è condicions desusdites sien enteses à bon enteniment, que los dits enemichs la haguessen tenguda en loch salvo, exceptada la dita remçó ò compra, si menys de frau será stada feta.

que si le patron veut le faire par bienveillance; car, d'autre manière, il n'y est pas obligé, s'il ne le veut. Le patron du navire, ou le propriétaire des marchandises, ou celui qui en son nom les aura achetées ou rachetées, doit avoir la préférence et droit de les retenir pour le prix qu'un autre voudra en donner, lorsqu'il consent à les mettre en vente publique. Si, par événement, le prix de vente du navire, ou des marchandises, n'égale pas celui d'achat ou de rachat, le patron, ou celui qui les aura achetées ou rachetées sans le consentement des actionnaires, n'a pas d'action contre eux pour être couvert de cette perte, à moins qu'ils ne veuillent lui faire quelque grâce : et c'est pour cela qu'il est juste que celui qui aura acheté ou racheté ces objets en son nom, ait et doive avoir la préférence de les retenir pour le prix qu'un autre voudra en donner, puisqu'il a le désavantage de la perte qui est et doit rester pour lui. Sauf cependant, que, si quelques-uns de ceux qui y avoient part, vouloient les retenir, ils sont obligés de contribuer à la perte, selon ce qu'ils avoient d'intérêt.

Tout ce qui a été dit, et toutes les règles ci-dessus, doivent être entendus de bonne foi, c'est-à-dire, du cas où les ennemis avoient les choses prises en lieu de sûreté, sauf le cas d'achat ou de rachat, s'il a été fait sans fraude.

Capitol CCXLVI [291].

De carrech de lenyam.

Si alguna nau ò leny carregará ò haurá carregat en algun loch de lenyam per portar en algun altre loch, si entre lo senyor de la nau ò leny é los mercaders de qui lo lenyam será, preu algú de nolit entre ells no haurá de dit lenyam, lodit senyor de la nau ò leny pot

Chapitre CCXLVI [291] (1).

Des cargaisons de bois.

Lorsqu'un navire aura chargé quelque part du bois pour porter en un lieu, si entre le patron et les marchands à qui appartient le bois il n'y a eu aucun prix convenu pour le fret, le patron peut prendre la moitié du bois, s'il le veut, pour se payer de ce fret; ni marchand, ni aucune autre personne, ni même la justice, ne peuvent le lui défendre

(1) Manuscrit, chap. CCLIII. *Si alguna nau ò leny carregará ò aurá carregat en algun loch* [*de lenyam*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 128. Trad. it. chap. CCLXXXVIII. Voir Casaregis, disc. XXIV, n. 33. Ce chapitre peut être rapproché du CCXXIX [274].

44..

pendre la meytat del dit lenyam, si ell se volrá, per raó de son nolit; que mercader ne alguna altre persona, ne encara senyoria no lo y pot vedar, per alguna raó, perçó car axí es è fó establit è ordenat è es sa costuma del començament que l's antichs començaren anar per lo mon, è establiren è ordonaren axí com damunt es dit, è axí deu esser seguit com antiguament fó ordenat è no en altre manera per alguna raó. Salvo emperó en aytal manera, que si los dits mercaders de qui lo dit lenyam será, diran ò hauran dit al dit senyor de la nau ò leny ans que lo dit lenyam carregassen, que ells volien fer preu del nolit per raó del dit lenyam; è si lo dit senyor de la nau ò leny dirá ò haurá dit als dits mercaders, que no l's cal fer preu de nolit per raó del dit lenyam, que ell ne fará tot ço que ells ne volran è tenguen per be; è si los dits mercaders carregaran sobre les paraules è condicions desusdites, que l' dit senyor de la nau los haurá dites, los dits mercaders no son tenguts de donar la meytat del lenyam, pus que ells sobre les paraules è condicions desusdites carregaran; ne lo dit senyor de la nau nò l's ne pot ne deu gens demanar, per les condicions damuntdites, qui seran stades empreses. Emperó, los dits mercaders son tenguts de donar nolit convinent al dit senyor de la nau ò leny del dit lenyam, segons que nolit se daran en aquell loch, on ells seran ò segons que ab lo dit senyor avenir se poran. E si, per ventura, los dits mercaders ab lo dit senyor de la nau ò leny avenir no s' poran del dit nolit, deu esser més en poder de bons homens, è açó que ells ne diran, alló n' deu esser seguit è als no. Salvo emperó, es axí à entendre, que los dits mercaders puguen ò poguessen en ver metre les dites paraules ò condicions damuntdites, que ab lo dit senyor de la nau foren

par aucune raison, parce qu'il a été ainsi établi et ordonné, que c'est la coutume depuis les premiers temps où les anciens ont commencé à aller par le monde, et ont établi et ordonné ce qui est dit ci-dessus : cela doit être observé ainsi qu'il a été anciennement ordonné, et non d'autre manière, par aucune raison.

Cependant, si les marchands à qui le bois appartient disent au patron, avant de charger, qu'ils veulent faire prix pour le fret de ce bois, et si le patron leur répond qu'il est inutile de faire prix pour le fret de ce bois, qu'il passera par tout ce qu'ils voudront et croiront juste; les marchands ayant chargé sur les paroles et conditions que le patron leur a dit, ne sont point obligés de donner la moitié du bois, puisqu'ils ont chargé d'après les paroles et les conditions ci-dessus, et le patron ne peut ni ne doit le leur demander, comme il l'auroit pu sans cette convention. Mais les marchands sont obligés de lui payer un fret suffisant pour le bois, conformément à ce qui sera payé dans le lieu où ils seront, ou selon ce dont ils pourront tomber d'accord avec lui.

Si, par événement, les marchands ne peuvent pas s'accorder avec le patron au sujet de ce fret, la question doit être soumise à la décision de prud'hommes, et ce qu'ils prononceront doit être suivi, et pas autre chose. Il faut en excepter cependant le cas où les marchands pourroient justifier, par écriture ou par témoins, des arrangemens faits entre eux et le patron.

empreses per escrit ò per testimonis. E si en ver metre no ú poran, los dits mercaders son tenguts de donar la meytat del lenyam per raó de son nolit.

S'ils ne peuvent pas en justifier, ils sont obligés de lui donner la moitié du bois pour son fret.

Capitol CCXLVII [292].

De convinença.

Si alguna convinença será stada entre alguns per qualsevol raó, ab que la dita convinença sia stada feta à bo è sá enteniment, deu esser observada è tenguda entre aquells, entre los quals será stada feta en loch convinent. E si la dita convinença será stada feta en loch convinent è ab iusta raó, è à bon enteniment, deu esser observada è tenguda entre aquells entre los quals feta será. E si, per ventura, algú de aquells, entre los quals la dita convinença será stada feta, no atendrá la dita convinença, è aquell ò aquells, als quals la dita convinença observada ò attesa no será, ne sostendrá algun dan ò algun greuge, aquell qui la dita convinença observada no ha, es tengut de tot à restituir, sens tot contrast. Salvo emperó, que à aquell qui la dita convinença no haurá tenguda ne observada, no ú hagues tolt ò vedat algun iust impediment; lo qual si en ver més esser porá, aquell, al qual lo dit iust impediment esdevengut será, per lo qual ell haurá haguda à rompre è trencar la dita convinença, no sia tengut de esmena à fer à aquells, als quals ell hag la dita convinença à rompre ò trencar, per raó del dit impediment. E si, per ventura, ell lo dit impediment en ver metre no porá, ell será tengut de restituir segons que desus es dit. Mas emperó, si aquell haurá haguda à rompre è no haurá atesa la dita convinença à aquell ò aquells als quals ell feta la haurá, per culpa ò

Chapitre CCXLVII [292] (1).

Des conventions.

S'il a été fait quelque convention entre quelques personnes pour une cause quelconque, dès qu'elle aura été faite avec un sain et entier jugement, elle doit être observée et tenue entre ceux qui l'ont faite, en lieu convenable (2). Ainsi la convention faite en lieu convenable, par de justes causes et avec un sain jugement, doit être observée et tenue entre ceux qui l'ont faite. Si, par événement, quelqu'un de ceux entre lesquels la convention aura été faite, ne la tient pas, et que celui ou ceux envers lesquels elle n'aura pas été observée ou gardée, en souffre quelque dommage ou quelque préjudice, celui qui a refusé de l'exécuter est obligé de payer tout ce dommage sans aucune contestation.

Sauf, cependant, le cas où celui qui n'aura pas exécuté la convention en aura été empêché par quelque juste cause, laquelle étant justifiée, celui qui par l'effet de cet empêchement a été obligé de rompre la convention, ne sera pas tenu d'indemniser ceux envers lesquels il a été dans l'impossibilité de faire autrement (3). Si, par événement, il ne peut justifier cet empêchement, il sera obligé de payer les dommages, ainsi qu'il a été dit ci-dessus.

Mais cependant, si celui qui a été forcé de rompre la convention peut prouver que c'est par la faute ou par la négligence de ceux envers qui il étoit obligé, et qu'il en souffre

(1) Manuscrit chap. CCLIV. *Si alguna convinensa será stada feta per alguns per qualsevol raó* [*deu esser atesa*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 311. Trad. it. chapitre CCLXXXIX.

(2) Voir, pour l'explication de ce mot, le chapitre CCVIII [253].

(3) Voir les chap. CCIX, CCXV et CCXIX [254, 260 et 264] et autres, sur l'exception de force majeure.

per negligencia dels desusdits; si ell la dita culpa ò negligencia en ver metre porá, si ell per la dita negligencia algun dan ó greuge sostengut n' haurá, aquell ò aquells, contra los quals la dita culpa ò negligencia provada será, son tenguts de tot à restituir, sens tot contrast. E tot ço que desus es dit deu esser fet menys de tot frau; è salvo emperó tot iust impediment à quascuna de les parts. E per aytal raó fon fet aquest capitol.

quelque dommage ou préjudice, celui ou ceux contre lesquels cette faute ou cette négligence sera prouvée, sont obligés de réparer le dommage sans aucune contestation. Tout ce qui vient d'être dit doit être fait sans aucune fraude, sans préjudice pour chacun de l'exception résultant d'un empêchement légitime.

Telle est la raison pour laquelle a été fait ce chapitre (1).

Capitol CCXLVIII [293].

De mercaderia encamerada ò falsa.

Si algun mercader vendrá ò haurá venut à algun altre mercader alguna mercaderia en esta manera, que si lo dit mercader, qui la dita roba ò mercaderia comprará, no la veurá ne haurá vista, ò no la volrá veure, ans se n' fiará en la fé del mercader qui la dita venda li fará ò li haurá feta, qui dirá ò fará entenent al dit mercader, à qui ell ven la sua roba ò mercaderia, que ell la li ven per bona è per fina; si lo dit mercader, qui la dita roba comprará ò haurá comprada, la haurá rebuda sobre la condició desusdita; si la dita roba ò mercaderia no será axí bona è fina, com aquell qui venuda la y haurá li fahia entenent, ans será trobada mala è encamerada, en qualque loch on aquell qui la dita roba ò mercaderia comprada haurá la portará ò la fará portar, si l'encamerament desusdit trobat sera, lo dit mercader, qui la dita mercaderia haurá venuda sots la condició desusdita, es tengut de retre è de donar à aquell mercader, qui la dita roba haurá d'ell comprada, tot aytant com altre haver semblant d'aquell è de semblant natura d'aquell, que ell venut haurá, valia en aquell loch on lo dit mercader la portá.

Chapitre CCXLVIII [293] (2).

Des marchandises avariées ou falsifiées.

Lorsqu'un marchand a vendu à un autre marchand des marchandises, de telle manière que l'acheteur ne les ait pas vues ou voulu voir, mais s'est fié à la foi du vendeur, lequel a dit ou fait entendre à l'acheteur qu'il les lui vend pour bonnes et fines; s'il arrive que, le marchand ayant acheté sous cette condition, les marchandises ne se trouvent pas aussi bonnes ou aussi fines que l'acheteur lui a fait entendre, et qu'au contraire elles soient trouvées mauvaises ou avariées, dans le lieu où il les porte ou fera porter, le vendeur est obligé de rendre et de donner à l'acheteur autant que d'autres effets pareils et de la même nature que ceux qu'il aura vendus, valoient dans le lieu où l'acheteur les a portées.

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

(2) Manuscrit, chap. CCLV. *Si alcun mercader vendrá ò aurá venut alguna roba ò mercaderia* [*è será encamerada*]. Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 318. Trad. it. chap. CCXC.

E encara li es tengut que si per raó de la falsia ò del encamerament desusdit, dan ò greuges ò messió haurá sostengut algú, de tot à retre è à restituir, sens tot contrast. Encara, li es mes tengut que si lo dit mercader, qui la dita roba haurá comprada, pendrá alguna falla que ell no porá haver ne cobrar sos diners, per raó de la falsia ò del encamerament desusdit; lo dit mercader, qui la dita roba haurá venuda sota la condició desusdita, li es tengut de donar per sou è per liura, per raó de la falsia ò encamerament desusdit, perçó car ell no haurá pogut cobrar los diners, tot aytant com ell dirá per son sagrament que haguerá guanyat, si los diners pogues haver cobrats, segons lo preu que ell haurá venuda la dita roba, si la dita falsia ò encamerament no y fos stat trobat; è tot açó desus dit, que sia è deu esser menys de tot frau. Emperó, si aquell qui la dita roba vendrá ò haurá venuda, dirá à aquell, qui la dita roba comprada haurá, que ell la li ven per aytal com es, deient, « veiats la » ó la fets veure, è si us altará vos la » prenets, è si no, vos la leixats »; si aquell qui la dita roba comprará, sia que la veia ò la faça veure ò no, si ell la rebrá, sia que ell hi guany ò y perda, en esta manera no li n'es tengut si no s' volrá, pus que axí sia stada feta la dita venda com desus es dit, è en aytal condició la haurá comprada; emperó, que si mester será les dites condicions en ver poguessen esser méses. E per les raons desusdites fó fet aquest capitol.

Et même si, en raison de la falsification ou des avaries ci-dessus, l'acheteur a éprouvé quelque dommage ou préjudice, ou fait une dépense quelconque, le vendeur doit rendre et restituer tout, sans aucune contestation. Encore plus, si l'acheteur souffre quelque retard, ou ne peut avoir ni recouvrer son argent par l'effet de cette falsification ou avarie, le vendeur est obligé de lui payer, par sou et par livre, en raison de la falsification ou des avaries ci-dessus, tout autant qu'il déclarera, sous serment, qu'il auroit gagné s'il eût pu toucher son argent, d'après le prix auquel il auroit vendu, si la falsification ou l'avarie n'eût pas eu lieu; et tout cela doit être fait sans aucune fraude.

Mais, si le vendeur déclare à l'acheteur qu'il lui vend les marchandises telles qu'elles sont, disant : « voyez-les, ou faites les voir, « et si elles vous plaisent, prenez-les, sinon « laissez-les »; si celui-ci, qu'il les voie ou les fasse voir ou non, les reçoit, qu'il y gagne ou qu'il y perde, le vendeur n'est tenu à rien envers lui, s'il ne veut pas, puisque la vente a été faite comme il vient d'être dit, et qu'il a acheté sous cette condition: pourvu que cette condition puisse être justifiée, s'il le faut (1).

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (2).

(1) Le manuscrit présente une variante dont je crois convenable de donner le texte et la traduction : *Si ell rebrá la dita roba en si, si aquell y guanya ò y pert, ò sia que lo encamerament desusdit hi sia trobat ò no, pusque ell aurá recobrada la sua roba en si, è sobre la condició desusdita, aquell qui la dita roba aurá venuda axi com desus es dit, è sots la condició desusdita aurá la dita roba comprada è reebuda en si, de dan que ell ne sostenga per naguna raó [no es tengut], si ell no volrá; en esta manera emperó que si mester será les ditas condicions en ver poguessen esser méses.* Ce qui signifie : « S'il reçoit « ladite marchandise en son pouvoir, soit qu'il y gagne, soit qu'il y perde, soit que ladite falsification ou « avarie y soit reconnue ou non, puisqu'il l'a reçue sous cette condition, celui qui la lui aura vendue avec « cette condition l'ayant, de son côté, achetée et reçue de même, n'est tenu envers lui à aucun dédommagement, s'il ne le veut; mais il faut que lesdites conditions puissent être justifiées. »

(2) Capmany a omis cette disposition finale.

Capitol CCXLIX [294].

De bescompte allegat per personers contra los hereus del patró.

Si algun senyor de nau ò leny haurá retut compte, ò l'escrivá per ell, à tots sos personers ò à la maior partida, del guany que ell fet haurá ò del consumament, si esdevengut hi será, ò de qualque raó que lo dit senyor de la nau ò leny sia ò dega esser tengut de retre compte als dits personers; si los dits personers ò la maior partida, rebran ò oiran lo dit compte è se n' tendran per pagats; si lo dit senyor de la nau ò leny viurá lonch temps ò poch apres, è stant ab los dits personers ensemps en un loch ò no è navegará, è quascun viatge ò alguns, ell vendrá en aquell loch on seran los dits personers ò alguns; ò per ventura, com lo dit compte haurá retut ò à cap de temps ò encontinent lo dit senyor de la nau ò leny irá en viatge, è per voluntat de Deu anant al viatge, ell morrá, è com la dita nau ò leny será vengut del dit viatge, on lo dit senyor será mort, los dits personers tots ò partida diran que ells trobaran ò han trobat algun bescompte ò falla en lo compte, que ell retut los havia, è los dits personers tots ò partida faran ò faran fer demanda del dit bescompte ò falla als bens del dit defunt ò à sos hereus ò à aquells qui tendran los bens d'aquell. Si lo dit defunt haurá fet testament, despuys que l' dit compte hac retut als dits personers; si en lo dit testament será trobat que l' dit mort haia regonegut lo dit bescompte ò falla ò haurá regonegut algun tort que ell tengues als dits personers; lo dit bescompte ò tort deu esser

Chapitre CCXLIX [294] (1).

De l'erreur de compte alléguée par les actionnaires contre les héritiers du patron.

Lorsqu'un patron, ou un écrivain en son nom, ayant rendu compte à tous ses actionnaires, ou à la majeure partie, du gain ou de la perte qu'il aura fait, ou de quelque négociation pour laquelle il est obligé de rendre compte, ceux-ci, ou la majeure partie, reçoivent ce compte et se tiennent pour payés; soit que le patron vive long-temps ou peu de temps après, si, les actionnaires étant ensemble avec lui en un même lieu, ou n'y étant pas, il navigue, et qu'à chaque voyage, ou à quelques-uns, il vienne dans le lieu où seront les actionnaires, ou plusieurs d'entre eux, ou même si, après qu'il aura rendu compte, il part au bout de quelque temps, ou à l'instant, et décède en route, les actionnaires, ou la majeure partie, qui prétendront avoir trouvé quelque erreur ou quelque faute dans ce compte, peuvent faire leur demande en réformation de cette erreur de compte ou de cette faute, contre les biens du défunt ou contre ses héritiers, ou contre ceux qui auront son bien.

Si le défunt a fait un testament après qu'il a rendu compte; si dans ce testament on trouve que le défunt avoit reconnu quelque tort par lui commis envers les actionnaires, l'erreur de compte ou le tort doit être réparé sans aucune contestation, quand même tout le bien du défunt devroit être vendu; de

(1) Manuscrit, chap. CCLVI. *Si alcun senyor de nau ò de leny aurá retut compta ò l'scrivá per ell.* Capm. pag. 305. Trad. it. chap. CCXCI. Voir Targa, pag. 310, 329; Valin, t. I.er, pag. 605. Le principe de ce chapitre est dans l'article 1 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258. Il faut rapprocher de ce chapitre les XV et CXCV [60 et 240] ci-dessus. Le premier de ces chapitres est relatif à l'obligation de l'écrivain de rendre compte, et le second à l'obligation du patron envers ses commettans ou actionnaires.

restituit als dits personers, sens tot contrast; si tots los bens del dit defunt ne sabien esser venuts, en axí que hereu ne alguna altre persona no y pot en res contrastar, salvant los mariners si de lurs loguers no seran estat pagats. E si, per ventura, lo dit defunt haurá fet testament, segons que desus es dit, é no haurá regonegut lo bescompte, los dits hereus no son de res tenguts als dits personers de esmena à fer, salvant en aytant que si en lo cartolari on lo dit defunt reté compte, com viu era als dits personers, será trobat lo dit bescompte ò falla, è qu'en lo dit cartolari sia aquell per aquell è no altre; è encara l'escrivá, qui lo dit cartolari escriví, que sia present si viu será, per veure è per disputar lo dit bescompte ò falla si será ver ò no; è algun altre escrit no sia ne deu esser cregut. Salvant en esta guisa, que si lo dit cartolari on lo dit defunt reté compte, com viu era, als dits personers, no será trobat; si los personers poran mostrar translat del dit cartolari, que sia translat del dit cartolari è no d'altre, è que l' haia trasladat aquell scrivá per aquell è no altre, si viu era ò viu será; si los dits personers açó que desus es dit en ver metre poran, è si en lo dit traslat lo dit bescompte ò falla atrobat será, los bens del dit defunt è los hereus de aquell son tenguts d'aytant com los dits bens bastaran de restituir als dits personers per raó del dit bescompte ò falla si trobada hi será. E si, per ventura, lo dit defunt no haurá fet testament despuys que lo dit compte reté, si lo dit cartolari ò translat trobat será, axí com desus es dit, si lo dit bescompte trobat hi será, deu esser restituit axí com desus es dit. E si no ha fet testament ne cartolari no s' troba, ha y gran treball è gran contrast. Emperó, lo contrast deu esser més en poder de homens qui ten-

manière que ni l'héritier, ni aucune autre personne, ne peuvent s'y opposer, les matelots exceptés, s'ils ne sont pas payés de leurs salaires.

Si le défunt avoit fait un testament selon qu'il a été dit, et n'y avoit pas reconnu l'erreur, les héritiers ne sont tenus de rien envers les actionnaires; sauf néanmoins le cas où le registre (1) dans lequel le défunt a consigné le compte rendu aux actionnaires, constateroit l'erreur ou le tort, pourvu que ce registre soit le même, et non autre; et, en ce cas, l'écrivain qui l'a écrit doit être appelé, s'il est en vie, pour voir et pour discuter si l'erreur est vraie ou non; car aucun autre écrit ne doit être cru.

Mais, si le registre par lequel le défunt a rendu compte aux actionnaires n'est point trouvé, et que ceux-ci en puissent montrer copie fidèle, faite sur ce registre et non sur un autre, laquelle aura été faite par le même écrivain et non par un autre, l'erreur de compte ou le tort étant justifié par cette copie, les biens du défunt et ses héritiers sont obligés, jusqu'à concurrence de sa succession, de restituer aux actionnaires tout ce qui sera dû par l'effet de cette erreur de compte ou de ce tort.

Si, par événement, le défunt n'a point fait de testament après le compte rendu, et que le registre ou la copie soit trouvé, ainsi qu'il a été dit, et l'erreur prouvée, elle doit être réparée comme il a été dit.

S'il n'a point fait de testament, et même si on ne trouve aucun registre, il peut en résulter de grandes contestations et difficultés. Le jugement doit en être remis à la décision de

(1) Les éditions de 1517 et 1523 omettent *cartolari on lo dit*; ce qui détruit le sens.

gan cura de animes, è deu esser encercat si lo dit defunt haurá confessor en aquel loch, ab qui ell se confessas, ò s' fos confessat; è si trobat hi sera, deu esser més en poder del confessor lo dit contrast. E si, per ventura, confessor trobat no y será, lo contrast deu esser més en poder de homens qui temen Deu è anima è que sien de religió è que sien homens honests è de bona fama. E com los desus dits bons homens hauran rebut lo dit contrast en lur poder, ells deuen haver tots los dits personers è deuen haver de quascú d'ells un sagrament que diguen veritat del dit bescompte ò falla, ia com es è com no è com es esdevengut lo dit bescompte ò falla; è los dits bons homens deuen guardar la fama è la valor dels dits personers. Emperó, los dits bons homens no deuen pas creure los dits personers; ans los dits personers deueu donar testimonis sobre lo dit contrast, que sien sens tota suspita è que no speren haver dan ne prou del dit contrast : perçó car segons tota raó algun hom no pot ne deu fer testimoni en algun fet de on sper dan ò prou haver per alguna raó, si donchs les parts no s'y accordaran. E qualsevol cosa que los dits bons homens diran ò pronunciaran sobre lo contrast desusdit, alló n' deu esser seguit è als no. E perçó fon fet aquest capitol.

personnes qui aient soin des ames (1); on doit chercher si le défunt avoit un confesseur dans le pays; et s'il est trouvé, la contestation doit être remise à son arbitrage. Si, par événement, on ne trouve point de confesseur, la contestation doit être remise à la décision d'hommes craignant Dieu, qui soient personnes religieuses, honnêtes gens et de bonne renommée (2). Quand ces personnes auront été ainsi chargées de décider, elles doivent appeler tous les actionnaires, demander à chacun d'eux serment de dire la vérité sur cette erreur de compte ou ce tort, en quoi l'erreur consiste, comment elle est arrivée; et ces prud'hommes doivent faire attention à la bonne renommée et à l'estime dont jouissent les actionnaires.

Néanmoins ils ne doivent pas les croire sur parole; au contraire, les actionnaires (3) doivent produire des témoins non suspects, et n'attendant ni dommage ni profit de la contestation : parce que, selon toute justice, nul ne peut ni ne doit rendre témoignage sur un fait dont il attendroit ou pourroit avoir profit ou dommage, de quelque manière que ce soit; à moins que les parties n'y consentent. Tout ce que les prud'hommes diront ou prononceront sur cette contestation doit être suivi, et pas autre chose.

Telles sont les raisons pour lesquelles ce chapitre a été fait (4).

Capitol CCL [295].

De nau que alleviará de exarcia aprés que haurá carregat

Si algun senyor de nau ò leny haura

Chapitre CCL [295] (5).

Du navire qui se défera d'apparaux après qu'il aura chargé.

Lorsqu'un patron aura chargé quelque

(1) J'ai traduit littéralement les mots *qui tengan cura de animes*, lesquels désignent le curé ou ses délégués. Boucher a traduit ces mots par, *qui tiennent cure d'ames.*

(2) Le manuscrit ajoute *è que no n'en homes balduffers*, c'est-à-dire, *qu'ils ne soient pas hommes fréquentant les femmes de mauvaise vie.*

(3) Les éditions de 1517 et 1523 omettent les mots *ans los dits personers*, ce qui détruit le sens.

(4) Capmany a omis cette disposition finale.

(5) Manuscrit, chap. CCLVII. *Si algun senyor de nau ò de leny carregará en algun loch.* Capm. pag. 265. Trad. it. chap. CCXCII. Voir Targa, pag. 155; Émérigon, t. I.er, pag. 373. Ce chapitre paroît emprunté de l'article 1 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

carregat en algun loch de robá de mercaders, si lo senyor de la dita nau ò leny, aquí en aquell loch meteix on haurá carregat ò en altre loch, alleviará ò haurá alleviat per qualsevol raó, è com lo dit senyor alleviará ò fará alleviar aquella dita nau ò leny, ne traurá ò fará traure veles ò ancores ò alguna altre exarcia, ans que la dita nau ò leny sia del tot descarregada è à la dita nau ò leny vendrá ò sostendrá algun dan ò perdua ò consumament, si al dit senyor provat será, que per culpa d'ell ò de la exarcia que treta n' haurá, será esdevengut lo dit dan, lo dit senyor es tengut de tot esmenar è restituir, sens tot contrast. E si al dit senyor trobats no seran alguns bens, ne haurá de que puga esmenar è restituir lo dit dany als dits mercaders, si es aconseguit, ell deu esser prés è més en poder de la senyoria, axí com à comandatari; car tot senyor de nau ò leny es è deu esser dit è rebut per comandatari en tots los negocis que ell haurá à fer ab mercaders per raó de sa nau ò leny; è açó per moltes raons lesquals no cal ara dir. E per açó fon fet aquest capitol.

part des effets de marchands, si dans le même lieu où il a chargé ou ailleurs il allége par quelque cause, et si après avoir allégé son navire il en ôte ou fait ôter les voiles ou les ancres, ou quelque autre appareil, avant que le navire soit entièrement déchargé (1), de manière qu'il en arrive quelque dommage, perte ou détérioration, le patron contre lequel il sera prouvé que c'est par sa faute ou pour avoir ôté les apparaux que le dommage est arrivé, doit le réparer sans aucune contestation.

S'il n'a pas de biens, ni de quoi payer le dommage aux marchands, et qu'on puisse l'arrêter, il doit être mis au pouvoir de la justice, comme s'il avoit tenu le navire en commande; car tout patron est et doit être dit et considéré (2) comme preneur dans toutes les affaires qu'il aura à traiter avec des marchands en raison de son navire : et cela par beaucoup de raisons qu'il est inutile de développer ici.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre (3).

Capitol CCLI [296].

Com deu pagar nolit en fet de get.

Com la opinió de molts sia en diverses maneres, del nolit com deu pagar en fet de get è com no; opinió es d'alguns, de tot lo nolit que l' senyor de la nau ò leny reb de sos mercaders, que si la nau ó leny haurá gitat en aquell viatge, que per tot

Chapitre CCLI [296] (4).

De quelle manière le fret doit contribuer en cas de jet.

Comme les opinions sont très-partagées relativement à la manière dont le fret doit contribuer en cas de jet, les uns estimant que tout le fret reçu par le patron pour le voyage dans lequel le jet a été fait, doit contribuer; d'autres, que si le patron prend son fret aussi bien des marchandises jetées que

(1) J'ai cru devoir, sur la foi du manuscrit, ajouter avant *descarregar* les mots *del tot* qui me paroissent essentiels, et rendent avec exactitude la disposition de l'article 1 de l'ordonnance de Jacques I.er de 1258.

(2) Le texte porte *rebut per mercader è per comandatari;* je soupçonne qu'il faut lire seulement *per comandatari*, et c'est bien évidemment le sens : en conséquence, j'ai supprimé les mots inutiles.

(3) Capmany a omis cette disposition finale.

(4) Manuscrit, chap. CCLVIII. *Capitol de nolit com deu pagar en fet de git.* Capm. pag. 268. Trad. it. chap. CCXCIII. Voir Targa, pag. 207; Casaregis, disc. XXIII, n. 22. Ce chapitre doit être rapproché des chap. L [95] et suivans, ainsi que de ceux qui sont indiqués dans les notes de la page 101. A la manière dont il est rédigé, on peut croire qu'il n'a pas fait partie de la compilation primitive, et qu'il présente une décision nécessitée par la diversité des opinions qui s'étoient élevées relativement à la contribution du fret.

aquell nolit deu pagar lo senyor de la nau ò leny en aquell get; item, es opinió d'altres, que si lo senyor de la nau ò leny pren nolit, axí de la roba gitada com de la salvada, que deu pagar en lo get tan solament per aquell nolit, que ell reb de la roba gitada; item, es opinió d'alguns altres, que si lo senyor de la nau ò leny no pren nolit de la roba gitada, que ell no deu pagar d'aquell nolit que rebut haurá, en lo get. E quascú dels mercaders ò altres persones, qui les dites opinions han en si, les pensen haver è dir ab bon enteniment è en aquell los deu esser prés. E per çó los antichs antecessors nostres qui primerament anaren per lo mon en diversos lochs è partides, ells veent è entenent les opinions desusdites, hagueren de consell è acort en si meteixs, en quina manera ells porien tolre è remoure les dites opinions, è açó per tolre contrasts è treballs, è que no puguen esser ne esdevenir entre los senyors de les naus è lenys è los mercaders, ne encara ab altres persones qui ab ells haguessen à fer, per alguna raó. Perçó, ells no planyent lurs treballs, no ú gitaren à negligencia per haver ne merit de Deu è amor è gracia de gents; è per tolre los contrasts è les opinions desusdites digueren è declararen ò axí com en aquest capitol es scrit è ordenat. Que tot nolit qui promes será de donar per mercaders ò per altres persones al senyor de la nau ò leny, que li deu esser donat è pagat sens tot contrast, segons emperó, les convinences è empreniments que seran fetes è empreses entre los mercaders è totes altres persones ab los senyors de les naus ò lenys; è los senyors de les naus ò lenys son tenguts de pagar en fet de get per tot aytant com los sobrará del nolit que ells rebut hauran dels dits mercaders è encara de altres persones per lo dit viatge. Emperó, es

des marchandises sauvées, il ne doit contribuer que pour le fret qu'il reçoit des marchandises jetées; quelques autres, que si le patron ne prend point de fret des marchandises jetées, il ne doit point contribuer dans le jet pour le fret qu'il aura reçu (1). Chacun des marchands ou des autres personnes qui ont ces opinions croient les avoir et les soutenir avec raison, ainsi que cela doit être.

Par ces motifs, nos ancêtres qui les premiers allèrent par le monde en divers lieux, ayant connu et entendu ces diverses opinions, ont tenu conseil et accord entre eux sur la manière de les concilier, afin d'éviter des contestations et pour qu'il ne puisse s'en élever entre les patrons et les marchands, ni entre d'autres personnes qui auroient affaire avec eux par quelque cause; pour cela n'épargnant aucuns travaux, afin d'avoir quelque mérite devant Dieu, d'obtenir l'amour et la reconnoissance des hommes, et de mettre fin à cette diversité d'opinions, ils ont dit et déclaré ce qui est écrit et ordonné dans ce chapitre.

Tout fret qui aura été promis au patron par les marchands ou par d'autres personnes, doit lui être payé sans aucune contestation, toutefois suivant les conventions et accords faits et convenus entre ces marchands ou autres personnes et les patrons; et ceux-ci sont obligés de contribuer, en cas de jet, pour autant qu'il leur restera du fret qu'ils auront reçu des marchands et autres personnes dans le voyage.

Mais il faut entendre que les patrons

(1) Voir la note 2 de la page 103, dans laquelle je rends compte de la diversité des systèmes sur le jet.

axí à entendre, que los senyors de les naus ò lenys deuen abatre è levar dels dits nolits lo loguer dels mariners è la vianda è totes averies que fetes hauran per lo dit viatge, que iustes sien. E de tot açó desusdit deuen comptar los senyors de les naus ò lenys ò home per ells, ab los mercaders ò ab qui ells se volran, è si ho volran leixar en lur fé, açó sia en voluntat dels mercaders. E axí los senyors de les naus ò lenys son tenguts de metre è de pagar en get, per tot ço que net los sobrará del nolit, que ells rebut hauran dels dits mercaders, per lo dit viatge on lo dit get será stat fet, per sou è per liura, axi com fará la roba salvada à la gitada.

E si, per ventura, hi haurá alguns dels mercaders ò tots, qui diran que lo senyor de la nau ò leny mete è paga en lo dit get per lo torn que ell haurá, çó es à saber, del nolit que l' dit senyor haurá n' d'altres mercaders ò de aquells meteixos ò de altra roba ò de aquella meteixa, si ab ell se n' tornaran; los senyors de les naus ò lenys no l's ne son tenguts per alguna raó, pus lo get será ia comptat de altre viatge, è perçó que la roba que la nau ò leny portá al retorn del viatge, no es aquella ne de aquells mercaders ne es obligada à aquella; ne es raó que ú sia ne ho dega esser per alguna raó. E axí per les raons desusdites è encara per moltes altres, no es tengut en lo get que fet será en lo primer viatge, del nolit que haurá del torn, per alguna raó. E per ço fon fet aquest capitol desusdit, è per les raons en ell contengudes, no contrastant algunes raons en alguns altres capitols contengudes.

doivent ôter et rabattre de ce fret le salaire des matelots, les provisions et tous les autres frais qu'ils auront faits justement pour le voyage. De tout ce qui restera, les patrons, ou quelqu'un en leur nom, doivent faire compter avec les marchands ou avec ceux qu'ils nommeront; mais, s'ils veulent s'en remettre à la bonne foi des patrons, les marchands peuvent le faire. Ainsi les patrons sont obligés d'entrer et de contribuer dans le jet pour tout ce qu'il leur restera net du fret qu'ils auront reçu des marchands pour le voyage dans lequel le jet aura été fait, par sou et par livre, de même que les marchandises sauvées contribueront envers celles qui ont été jetées.

Si, par événement, quelques marchands ou tous exigent que le patron entre et contribue dans le jet pour ses retours, c'est-à-dire, pour le fret qu'il recevra d'autres marchands, ou des mêmes, pour d'autres marchandises, ou pour les mêmes qui retournent avec lui, les patrons n'y sont tenus par aucune raison, puisque le jet sera déjà compté dans l'autre voyage d'aller, et parce que les marchandises que le navire a portées en retour de voyage, ne sont pas les mêmes, ni des mêmes marchands, qu'elles n'y sont pas obligées, et qu'il n'est pas juste qu'elles le soient ou doivent l'être par aucune cause (1). Ainsi, par ces raisons, et encore par beaucoup d'autres, le patron n'est pas obligé dans le jet fait pendant le voyage, pour le fret qu'il a gagné dans le retour.

Telles sont les raisons pour lesquelles a été fait ce chapitre, nonobstant d'autres raisons contenues en quelques autres chapitres (2).

(1) Le manuscrit ajoute ici une variante dont l'objet est de développer ces motifs. La voici : *E encara per altra raó no son tenguts, perço com nagun no sap ne pot saber, ne es tan sert que pusca saber, è à que li ha esdevenir ne que no, que axí poria esdevenir à alcun senyor de nau ò de leny aytal cas de ventura, è encara pus fort que no l's esdevench, ne li era esdevengut ab los dits mercaders à qui lo dit primer git será esdevengut.* Ce qui signifie : « Il y a encore une autre raison pour qu'ils ne soient pas « obligés, c'est que personne ne sait ni ne peut savoir ce qui doit lui arriver; qu'ainsi un patron pour- « roit éprouver un malheur plus grand que celui qui lui est arrivé avec les marchands qui ont supporté « le premier jet. »

(2) Ainsi l'on exprime la volonté formelle de déroger aux chapitres cités dans les notes de la page 101.

Capitol CCLII [297].

De patró è mariners qui s' volran abstrer d'anar en lo viatge.

Si algun senyor de nau ò leny acordará ò haurá acordat mariners per anar en algun viatge, lo qual viatge será ia entre ells declarat è certificat en lo dit acordament; los mariners son tenguts de anar è de seguir lo dit viatge, segons la forma en que seran estats acordats ab lo dit senyor de la nau ò leny; si donchs los dits mariners abstraure no se n' poran per algunes raons ò condicions, que son ia declarades en un capitol, on parla de les dites condicions, è açó desusdit deu esser menys de tot frau. E si, per ventura, com lo dit senyor de la nau ò leny haurá acordat los dits mariners, ell se volrá en persona abstrer de anar en lo dit viatge per sa autoritat, è no per alguna raó que ell escusarse puga, ni romandre dega del dit viatge, sino tan solament que es sa voluntat que romanga; si lo dit viatge on lo dit senyor haurá nolieiada sa nau ò leny è encara haurá acordats los dits mariners, será en loch perillos è de dubte, si lo dit senyor se abstraurá de anar en lo dit viatge, segons que desus es dit, aytambé se n' poden abstraure los dits mariners, si ells se volran. Mas emperó, si lo dit senyor romandrá ò volrá romandre per iusta raó ò escusa que haurá, è feu ho entenent als dits mariners com los acordá, ell pot ben romandre, è los dits mariners no s' poden escusar, que no vagen en lo dit viatge per alguna raó, salvo per aquelles que desus son dites en lo dit capitol.

Chapitre CCLII [297] (1).

Du patron et des matelots qui voudront s'excuser d'aller en voyage.

Lorsqu'un patron enrôlera ou aura enrôlé des matelots pour aller en un voyage déclaré et convenu entre eux dans l'enrôlement, les matelots sont obligés de partir et d'achever le voyage de la manière convenue avec le patron, à moins qu'ils ne puissent s'en excuser par quelques raisons ou conditions qui sont déjà déclarées dans un chapitre où l'on traite de cet objet (2); et tout cela doit être fait sans aucune fraude.

Lorsqu'un patron, après avoir enrôlé les matelots, voudra s'exempter de faire ce voyage en personne, de son autorité et non par aucune raison qui puisse l'excuser, mais seulement parce que c'est sa volonté de rester, si le voyage pour lequel il a frété son navire et pour lequel il a enrôlé les matelots est en un lieu dangereux, le patron refusant d'aller en personne, les matelots peuvent aussi s'en exempter s'ils le veulent (3).

Mais cependant, si le patron reste par juste raison ou pour excuse qu'il auroit déclarée aux matelots quand il les a enrôlés, il en a le droit; et les matelots ne peuvent s'exempter de faire le voyage, sinon par les raisons déjà expliquées dans le chapitre indiqué.

(1) Manuscrit, chap. CCLIX. *Si algun senyor de nau ò de leny acordará ò aurá acordats mariners [è apres lo senyor de la nau volrá romandra].* Les mots entre crochets ne sont que dans la table des rubriques. Capm. pag. 81. Trad. it. chap. CCXCIV. Voir Émérigon, t. I.er, pag. 389. On peut rapprocher ce chapitre des CX et CXI [155 et 156].

(2) Le chapitre auquel on renvoie ici est le CXI [156].

(3) On a vu dans le chap. CXXXVII [182] que les matelots devoient obéir à celui que le patron s'étoit substitué, et dans le chap. CXVI [161] qu'ils n'y étoient pas tenus, parce qu'il avoit renoncé à son commandement; cette apparente contradiction se concilie à l'aide du présent chapitre, dans lequel on décide que les matelots ne doivent suivre le remplaçant qu'autant qu'ils l'ont accepté.

Emperó, si lo dit senyor roman ò vol romandre ò romanga ab iusta raó ò no iusta, è los dits mariners iran en lo dit viatge è y volran anar, lo dit senyor los es tengut de donar è de metre home qui sia suficient de tenir lo seu loch, è encara que sia tengut è obligat als dits mariners de complir tot çó que entre lo dit senyor è los mariners fon empres com los acordá; lo qual dit empreniment deu esser legit en presencia de aquell qui los dits mariners acordá è en presencia dels dits mariners è encara d'aquell qui per senyor en la dita nau ò leny entrará. E en axí los dits mariners son tenguts de fer è de obeir tots los manaments que iusts sien, de aquell qui per senyor los será més è donat, tot en axí com faeren à aquell qui l's acordá. E si, per ventura, aquell qui los dits mariners acordá è là donchs era senyor, dirá è manará als dits mariners: « Yo coman à aytal la mia nau « ò lo meu leny è ell vos don è ell vos met « per senyor, que vos altres façan axí per « ell com eren tenguts à mi, si en lo dit « viatge anas. » Si ell dirá les paraules desusdites als dits mariners sens algun reteniment que ell no y fará, lo dit senyor, qui los dits mariners ha acordat, s'es desexit dels dits mariners, è los mariners d'ell è de tota obligació è convinença que ab ell haguessen, si los dits mariners compliran è attendran tot ço que ab ell hauran empres per lo dit viatge à aquell qui ell los haurá dat è més per senyor. Mas emperó, si los dits mariners no attendran à aquell qui per senyor los será més è donat les convinences ò empressions, que ab aquell qui l's acordá havien promeses è empreses per lo dit viatge, aquell los ne pot demanar è fer demanda tota hora que ell se volrá. E si, per ventura, los dits mariners attendran ò hauran attes è complit tot ço que en convinença será empres à aquell qui per senyor los será més è donat en lo dit viatge,

Mais, si, le patron restant avec ou sans bonnes raisons, les matelots font le voyage, ou veulent le faire, il est obligé de mettre sur le navire un homme qui soit capable de le remplacer, et encore qui soit tenu et obligé de remplir envers les matelots tout ce qui a été convenu quand ils se sont enrôlés. La déclaration doit en être lue en présence de celui qui a enrôlé les matelots, en présence de ceux-ci et encore de celui qui prend la place de patron du navire. A ce moyen, les matelots sont obligés d'obéir à tous les ordres justes de celui qui leur est donné pour patron, de même qu'ils l'auroient fait envers celui qui les a enrôlés.

Si, par événement, celui qui a enrôlé les matelots et qui alors étoit patron parle ainsi aux matelots : « Je donne en commande à un « *tel* mon navire, et je vous le donne pour « patron afin que vous fassiez envers lui « comme vous étiez obligés envers moi, si « je faisois le voyage » ; dès qu'il aura prononcé ces paroles aux matelots sans aucune réserve, le patron cesse d'avoir autorité sur eux, et ceux-ci sont dégagés de toute obligation et convention envers lui, en remplissant envers celui qu'il leur aura donné pour patron ce dont ils étoient convenus avec lui. De plus, si les matelots ne tiennent pas envers celui qui leur a été donné pour patron les conventions ou accords faits avec celui qui les avoit enrôlés, celui-ci peut leur en faire demande, à toute heure qu'il voudra.

Si les matelots tiennent envers le patron substitué tout ce qu'ils avoient promis au premier, et qu'étant dans le navire ce patron nouveau fasse avec eux quelque convention pour changement de voyage ou pour quelque autre cause, dans le cas où cette nouvelle

è estant en la dita nau ò leny aquell qui per senyor los será dat fará ab los dits mariners algun contracte per cambiament de viatge ò per altre alguna manera; si per lo contracte novell que los dits mariners hauran fet ab aquell à qui la dita nau ò leny será stat comanat è encara per senyor los será stat més è donat, se mourá entre ells è los dits mariners alguna questió ò demanda, per raó del contracte novell entre ells fet; si aquell qui de la senyoria de la dita nau ò leny se desposseí, è hi més aquell ab qui lo contracte novell será stat fet è l' meté en possesió è encara se desexí dels dits mariners è l's més per senyor aquell ab lo qual lo dit contracte fon fet; si ell mourá questió ò demanda contra los dits mariners, per raó del dit novell contracte en nom seu propri, no ho deu ne pot fer, per alguna iusta raó, ne l's dits mariners no li son tenguts de respondre, ne algun hom ne iutge no l' s ne pot forçar segons les raons en lo capitol declarades. Mas emperó, si aquell à qui ell haurá comanada la sua nau ò son leny, li dará ò li haurá donat son loch, ell pot fer la dita questió ò demanda en loch è en nom de aquell, mas en nom seu propri, no pas. E axí, si ell fará axí com desus es dit, los dits mariners li son tenguts de respondre è en altra manera no. Mas emperó, si aquell, à qui la dita nau ò leny será comanat, fará ò haurá fet alguna cosa que sia ò dega esser à dan de la dita nau ò leny, per alguna manera que iusta raó no sia, aquell qui la dita nau ò leny li haurá comanat, li n' pot fer demanda : de la qual cosa no cal alre dir ne recapitular, perçó car quascú es tan cert, que sab que s' ha à fer del seu meteix, è que no. E per la raó damunt dita è declarada fó fet aquest capitol.

convention donneroit lieu entre ce nouveau patron et les matelots à une contestation, celui qui s'est démis de la juridiction du navire pour en investir celui avec qui la nouvelle convention a été faite, ne sera point recevable à agir contre les matelots pour demander l'exécution de cette nouvelle convention; il ne doit ni ne peut le faire par aucune raison juste, et ces derniers ne sont pas obligés de lui répondre, ni aucun homme ni juge ne peut les y forcer par les raisons déclarées dans le chapitre cité.

Néanmoins, si celui à qui il a donné son navire en commande lui rend sa place, il peut faire cette demande au nom du substitué, mais point au sien propre. Si donc il agit comme il a été dit, les matelots sont obligés de lui répondre, et non autrement.

Mais cependant, si celui à qui le navire a été donné en commande cause à ce navire quelque dommage en quelque manière que ce soit, celui qui l'a donné en commande peut agir contre lui. Il est inutile d'entrer dans de plus longues explications sur cet objet, parce que chacun est assez avisé pour savoir ce qu'il doit faire ou non.

Telles sont les raisons pour lesquelles le présent chapitre a été fait, dit et déclaré (1).

(1) Capmany a omis cette disposition finale.

TABLE DES CHAPITRES

DU

CONSULAT DE LA MER. *

CHAPITRES | PAGES

* La comparaison des éditions imprimées et du manuscrit prouve que les rubriques des chapitres ont été l'ouvrage des éditeurs. Dans l'édition de 1494, ces rubriques sont par ordre de matières; dans les éditions suivantes et dans le manuscrit, elles sont par ordre de chapitres. J'ai cru qu'il étoit inutile d'en reproduire le texte catalan; une traduction française suffisoit pour faciliter les recherches.

(1) J'ai expliqué, page 2, pourquoi le chapitre 1.er de mon édition étoit numéroté XLV dans celle de Capmany et XLVI dans les autres éditions imprimées.

CHAPITRE XIII.

Ouvrage connu sous le nom de Guidon de la mer.

UNE distance de plusieurs siècles sépare le temps où a été rédigé *le Consulat de la mer,* dont j'ai parlé dans le chapitre précédent, et celui de la rédaction du *Guidon de la mer,* dont j'ai maintenant à rendre compte.

A cette dernière époque, les principes du droit maritime privé, tel que nous l'observons maintenant, étoient fixés. Le rédacteur du Guidon de la mer conçut et exécuta habilement le projet de réunir en un corps de doctrine ce qu'il avoit appris par son expérience ou ses études. Il s'occupa principalement du contrat d'assurance, dont l'usage, beaucoup plus moderne que celui des autres contrats maritimes, méritoit effectivement une attention spéciale.

Le contrat d'assurance, qui, s'il a été connu des Romains, ne paroît pas avoir été assez en usage chez eux pour que les législateurs et les jurisconsultes en aient fait l'objet de leurs méditations (1), étoit généralement pratiqué en Europe dans le temps où nous verrons que le Guidon a été rédigé. Néanmoins on peut difficilement déterminer l'époque précise à laquelle l'usage en a commencé. Je ne crois pas m'être trompé en disant, t. I.er, page 222, que les premiers essais qu'on en fit consistèrent dans des stipulations d'une communauté de risques entre tous les chargeurs d'un navire et les propriétaires de ce même navire; pactes qui évidemment étoient ce que nous connoissons aujourd'hui sous le nom d'*assurances mutuelles.* Les avantages en furent si bien reconnus, que la compilation rhodienne, rédigée certainement avant le XI.e siècle, la loi de Trani datée de 1063, celle de Venise de 1255, l'adoptèrent comme mesure obligatoire, et que les chapitres du Consulat dont on trouve l'indication et le rapprochement page 166 ci-dessus, en attestent l'usage conventionnel dans la navigation de la Méditerranée.

C'étoit sans doute quelque chose; mais c'étoit peu, parce que cette assurance mutuelle, soit qu'elle résultât de la volonté de la loi, soit qu'elle dépendît de la liberté des conventions, étoit nécessairement renfermée dans un cercle très-resserré. Elle ne pouvoit être que d'une utilité locale; elle étoit de nature à n'intervenir qu'entre des hommes intéressés à la même expédition maritime. Il y avoit loin de cette combinaison étroite à celle par laquelle de hardis spéculateurs, soumettant à leurs prévisions toute sorte

(1) Voir ce que j'ai dit à ce sujet, t. I.er, pages 72 et suivantes, sur la question de savoir si le contrat d'assurance a été connu des Romains.

de risques, depuis l'inconstance des saisons et la fureur des flots jusqu'aux chances de la politique et aux hasards de la guerre, offriroient aux navigateurs la réparation entière de leurs pertes, en échange d'une foible rétribution connue sous le nom de *prime*. Mais l'expérience et le crédit devoient seuls amener cette grande amélioration.

On pourroit supposer que les assurances *à prime* ont été usitées à Bruges en 1310, si le passage de la Chronique de Flandre, dont j'ai donné la traduction, t. I.er, page 356, méritoit une entière confiance. Mais une chronique qui ne paroît point avoir été écrite par un auteur contemporain est-elle d'une autorité irrécusable, lorsqu'aucun autre document n'en justifie les énonciations? Par quelle singularité le réglement qu'on prétend avoir été donné en 1310 par un comte de Flandre à la chambre d'assurance de Bruges, seroit-il tombé dans l'oubli chez un peuple qui, pendant le XIV.e siècle et depuis, n'avoit cessé de se livrer au commerce? Si le contrat d'assurance étoit connu à Bruges en 1310 au point d'avoir attiré l'attention du législateur, ne s'en trouveroit-il aucune trace dans les usages maritimes des Pays-Bas méridionaux et septentrionaux, que j'ai publiés, t. I.er, pages 335 et suivantes? En me bornant à présenter ces doutes, je dois faire remarquer que la première loi promulguée en Flandre sur les assurances est de 1537 (1), et que, plus de cent ans avant, dès 1435, les magistrats de Barcelone avoient publié sur cet objet une ordonnance, modifiée et étendue en 1436, 1443, 1458, 1461, et définitivement rédigée en 1484.

Il n'est peut-être pas aussi hors de propos de faire observer qu'aucune des lois maritimes du Nord antérieures au XVII.e siècle, pas même la grande ordonnance anséatique de 1614, ne contient de dispositions sur les assurances : aussi l'opinion commune des jurisconsultes septentrionaux est-elle que ce contrat a commencé dans le midi de l'Europe (2).

Je ne dois pas omettre de dire qu'encore bien que la plus ancienne loi de la Flandre sur les assurances soit de 1537, ce genre de négociations y étoit en usage vers la fin du XV.e siècle, ainsi que le prouvent cette ordonnance, deux passages de Cranz, *Vandalia,* lib. XIII, cap. IX, et lib. XIV, cap. XX, et Guichardin, *Descrittioni di tutti Paesi Bassi,* page 126.

Quoi qu'il en soit sur la question de savoir quel est le pays dans lequel les assurances maritimes ont commencé à être usitées, il est prouvé par le texte du Guidon, qu'à l'époque de sa rédaction l'usage en étoit général dans la France, l'Espagne, l'Italie, la Flandre et l'Angleterre, et que cet ouvrage offre le résumé de tout ce qui étoit pratiqué dans ces pays.

Si la matière des assurances est celle que le Guidon a développée avec le plus d'étendue, elle n'est pas cependant le seul objet dont se soit occupé

(1) *Placards de Brabant,* t. I.er, page 511.

(2) Voir Stypmann, *De jure maritimo,* part. IV, cap. VII, n. 9, et Loccenius, *De jure maritimo,* lib. II, cap. V, § 2.

le rédacteur. Il parle de presque tous les contrats maritimes. Dans le chapitre V, il entre surtout dans beaucoup de détails sur les avaries, non-seulement pour déterminer les rapports entre les assureurs et les assurés, mais encore en ce qui concerne les chargeurs et les patrons, et notamment la contribution aux avaries, traitée d'une manière obscure et incomplète dans le Consulat. Les chapitres VI et XI traitent des prises et rachats; le chapitre X, des représailles et lettres de marque; le chapitre XVIII, du contrat à la grosse, dont le Consulat a dit seulement quelques mots, si insignifians qu'on peut douter s'il s'en est réellement occupé (1). Enfin le chapitre XIX traite des associations pour l'armement d'un navire et des diverses obligations du patron.

Aussi presque toutes les décisions du Guidon ont-elles été adoptées et converties en loi par l'ordonnance de Louis XIV, du mois d'août 1681, qui forme encore le droit commun de l'Europe.

Il n'est pas besoin d'examiner si, ou non, le Guidon de la mer doit être considéré comme une loi, ou même comme une coutume rédigée avec l'intervention ou l'approbation de l'autorité publique. Ce qu'il y a d'obscur à cet égard relativement aux Rôles d'Oléron, est incontestable relativement au Guidon de la mer. Il a été composé par un particulier.

Le nom de ce rédacteur ne nous a pas été transmis; on doit le regretter. Il méritoit une place honorable parmi ceux des hommes qui ont le plus contribué à perfectionner et à répandre la connoissance du droit maritime.

S'il falloit en croire Valin, on devroit attribuer la rédaction du Guidon à Cleirac (2); mais l'assertion est complétement erronée. Cleirac déclare seulement qu'il en donne une édition corrigée, et se plaint de ce que le nom de l'auteur est inconnu (3).

Brillon s'est également trompé, lorsque, dans son Dictionnaire des arrêts, au mot *Assurance*, il prétend que le Guidon est l'ouvrage d'un sieur Hullin. Probablement Brillon avoit trouvé à la Bibliothèque royale une édition in-32 du Guidon, sous le titre de *Nobles Coutumes* ou *Guidon, Style et Usances des marchands qui mettent à la mer,* imprimée chez Vatar, à Rennes, en 1651, édition qu'il cite effectivement. Ce livre contient, immédiatement à la suite du Guidon, un écrit sur les *Marches d'Anjou et de Bretagne, par Hullin,* et le privilége est accordé pour l'impression de ces deux ouvrages, ainsi que de la coutume de Bretagne.

Brillon en a tiré, mais à tort, la conséquence qu'Hullin étoit auteur du Guidon; ce qui ne paroît nullement présumable. Hullin, procureur fiscal du duc de Retz à Tiffauges, n'étoit ni d'une profession ni d'un domicile qui laissent croire qu'il ait pu rédiger un ouvrage relatif au droit maritime.

(1) Voir plus haut la note 4 de la page 109 et la note 2 de la page 225.
(2) *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, préf. page XV.
(3) *Us et Coutumes de la mer*, page 179.

Il est incontestable que le Guidon a été composé et publié en France. L'avertissement dont il est précédé, et le titre qu'il porte dans toutes les éditions, le prouvent d'une manière non équivoque.

Le temps de la rédaction n'est pas aussi bien connu. Elle n'est pas postérieure à 1607, puisque la dédicace d'une édition faite en cette année annonce qu'on imprime l'ouvrage *derechef*. Mais la première étoit-elle antérieure d'un grand nombre d'années? C'est ce que je ne peux attester, tous mes soins pour la découvrir ayant été inutiles. Je trouve seulement, dans une table assez insignifiante de livres sur le droit maritime, faite par Groult, ancien procureur du Roi à l'amirauté de Cherbourg, qui prétendoit avoir recueilli beaucoup de documens dont il m'a été impossible d'obtenir la communication, qu'il donne au Guidon la date de 1600. Peut-être avoit-il vu l'édition *princeps*.

Il ne seroit pas impossible que le Guidon de la mer eût été rédigé entre 1556 et 1584. Voici les motifs de cette conjecture. Par un édit de 1556, la juridiction des prieur et consuls de Rouen fut établie et investie du droit de juger les procès relatifs aux assurances, dont on ne trouve le nom dans aucune loi française antérieure. Le jugement de ces matières fut transféré aux amirautés par l'article 2 de l'édit de 1584. Le Guidon ne parlant que des prieur et consuls, et non de l'amirauté, lorsqu'il traite du jugement des contestations, il seroit assez naturel d'en conclure qu'il a été rédigé avant 1584. Cependant on peut opposer à cette conjecture que l'attribution des contestations maritimes aux amirautés n'eut pas lieu généralement après la promulgation de l'édit de 1584; que, dans la Normandie, les juges-consuls continuèrent d'en connoître, et ne perdirent définitivement ce droit qu'en exécution de l'ordonnance de 1681; que dès-lors l'argument tiré de ce que les juges-consuls sont nommés dans le Guidon, ne seroit pas une preuve pour reporter la rédaction de cet ouvrage avant 1584; que même, dans quelques passages, il paroît faire allusion à plusieurs dispositions pénales contenues dans cette ordonnance.

Je crois donc qu'on peut fixer la rédaction du Guidon aux dernières années du XVI.[e] siècle. A cette époque, et par conséquent à une époque antérieure, le droit maritime de la France consistoit uniquement, au moins sur les côtes de l'Océan, dans les rôles d'Oléron et les principes du droit romain, qui formoit le droit commun du royaume sur la matière des différens contrats. Aucune loi maritime générale n'existoit, si ce n'est l'ordonnance de 1400, l'édit de 1549 et celui de 1584, dont les dispositions sont plus relatives à la police de la navigation et aux prises qu'aux contrats. Ni ces lois, ni aucune autre, ne contenoient de réglement sur les assurances.

Ce genre de négociations étoit cependant pratiqué en France dans le XVI.[e] siècle. Dumoulin, dans le n. 97 de son traité *de Usuris*, composé au milieu de ce siècle, définit très-exactement l'assurance maritime, qu'il appelle

sponsio. Mais la plus ancienne loi dans laquelle ce contrat soit nommé est, comme je l'ai dit, l'édit de Charles IX de 1556, portant établissement de la juridiction consulaire de Rouen; on y lit : « Et comme ainsi « sommes advertis que le trafficq des asseurances *est puis nagueres en çà* « mis grandement en avant par les marchands dudict Rouen, negoce fort « honorable et qui decore et ennoblit grandement le trafficq et commerce « d'icelle ville, et que pour faire les polices d'icelles asseurances et depen- « dances qui se y offrent, &c. »

Je ne peux cependant croire que les assurances n'eussent pas été usitées beaucoup plus tôt à Marseille, où les ordonnances de Barcelone ont dû facilement être connues à l'aide du voisinage de ces deux villes : mais je n'ai point obtenu assez de renseignemens pour pouvoir dire avec exactitude à quelle époque on a fait usage des assurances dans le midi de la France.

Il est probable que ce fut par suite de la connoissance de ce genre de négociations introduites à Rouen peu avant 1556, que le Guidon de la mer y fut rédigé pour servir de manuel dans la juridiction consulaire créée par l'édit de cette année. Les principes adoptés chez les peuples qui déjà avoient des réglemens législatifs sur les contrats nautiques, y étoient sans doute suivis comme usages et raison écrite, et l'objet du Guidon fut de les développer et de les réunir en un corps de doctrine.

Le Guidon de la mer n'a point obtenu dans les pays étrangers l'honneur des traductions et des citations, comme les Rôles d'Oléron; mais il est facile d'en indiquer la cause. Les Rôles d'Oléron, premier monument de droit maritime, et paroissant comme un rayon de lumière à travers d'épaisses ténèbres, durent fixer tous les regards et servir de règle à ceux qui se livroient aux armemens, dans quelque pays que ce fût. Lorsque le Guidon a été rédigé, tous les pays commerçans avoient des lois, des coutumes très-développées; le Guidon en résumoit les dispositions : il n'offroit rien de nouveau; il dut être peu recherché hors de la France.

Tout ce qu'on connoît sur la rédaction de cet ouvrage est contenu dans un avis au lecteur, qui probablement a été mis en tête de l'édition *princeps*, et se trouve réimprimé dans celle de 1607; le voici : « *Au lecteur, salut.* « Tu seras adverti (amy lecteur) que ces jours passez il me tomba entre « les mains ce present Guidon, par un homme incogneu, lequel l'ayant fait « voir par gens à ce cognoissant, et voyant qu'il estoit propre au public, « et principalement à ceux qui mettent et trafiquent par la mer, comme « aux marchands, capitaines de navires, maistres, contre-maistres et pilotes, « et ceux qui ont commandement par le fait de la navigation, mesmes à « ceux lesquels n'y ont jamais fait trafic, et qui desireroient y employer « leurs deniers, ici ils trouveront le stille et usance pour leur y bien gou- « verner, sans aller au conseil d'autrui; car à ce que je puis avoir apprins « depuis que j'ai eu ladicte copie entre les mains, tirée sur l'original, que

« ça esté deux des habiles marchands et les plus riches de ceste ville, en leur « vivant, qui l'ont composé pour en faire part à leurs amis et non à la pos- « terité; mais Dieu, cognoissant leurs cœurs, a voulu que celui qui avoit « l'original entre ses mains, l'aye baillé à en faire une copie à celui qui « me l'a vendu, et eusse esté bien ingrat et plain de temerité, si je ne l'eusse « mis sur la presse. Je l'ai corrigé du mieux qu'il m'a esté possible, suivant « ma copie. S'il y a des fautes, n'en accusez l'imprimeur, mais celui qui « l'a transcrite. S'il plaist au lecteur de le corriger et y apporter quelque « chose du sien, lui promettant à la premiere impression y apporter de ma « part ce que je pourrai. Adieu. »

Persuadé qu'il faut, lorsqu'on recueille d'anciens documens, recourir aux éditions les plus rapprochées du temps de la publication, j'ai fait toutes les recherches possibles pour découvrir l'édition ou les éditions qui avoient précédé celle de 1607. Présumant qu'il pouvoit s'en trouver quelques traces dans les anciens registres de la chambre syndicale des libraires de Rouen, j'ai écrit, en 1827, à M. de Vanssay, alors préfet de la Seine-Inférieure. Ses soins ont été inutiles; il paroît même, par sa réponse du 1.er septembre, que la bibliothèque de la ville de Rouen ne possède ni des éditions antérieures à celle de 1607, ni cette édition; il m'a seulement indiqué une édition de 1645, réimpression de celle de 1607. La Bibliothèque royale ne possède que celle de Rennes, de 1651, dont j'ai parlé ci-dessus.

Cleirac a donné une édition du Guidon dans son recueil intitulé *Us et Coutumes de la mer;* il ne nous apprend rien sur la rédaction de cet ouvrage et sur l'époque de sa première publication. Voici son avertissement, que je crois utile de conserver :

« Ce traicté intitulé *le Guidon* est pièce françoise, et fut cy-devant dressé « en faveur des marchands trafiquans en la noble cité de Rouen; et ce avec « tant d'adresse et de subtilité tant desliée, que l'autheur d'iceluy, en ex- « pliquant les contracts ou polices d'asseurance, a insinué et fait entendre « avec grand' facilité tout ce qui est des autres contracts maritimes et tout « le general du commerce naval : de sorte qu'il n'a rien obmis, si ce n'est seu- « lement d'y mettre son nom, pour en conserver la memoire, et l'honneur qu'il « merite d'avoir tant obligé sa patrie et toutes les autres nations de l'Europe; « lesquelles peuvent trouver en son ouvrage l'accomplissement de ce qui « manque ou la correction de ce qui est mal ordonné aux réglemens que « chacune a faits en particulier sur semblable sujet.

« Mais, comme c'est l'ordinaire des meilleures pieces, de contracter des « fautes et des souilleures avec le temps, et ce principalement par l'incurie ou « par le peu d'intelligence des copistes et correcteurs des impressions, cet « ouvrage estoit devenu tant maculé d'erreurs, de fautes, d'obmissions et « de transpositions, qu'il estoit dans le mepris comme un diamant brut tout- « à-fait obscur et meconnoissable.

« Pour le defricher ou le dechiffrer, il nous a convenu recourir aux « ordonnances et reglemens estrangers conceus sur semblable matiere ; prin- « cipalement de Gènes, d'Ancône, de Barcelone, de Portugal, de Castille, « d'Anvers, d'Amsterdam et autres.

« Que si, avec tout ce, nous n'en sommes pas venus entierement à bout, « les gens de bien, et notamment les honorables et loyaux marchands, « pour lesquels principalement il est escrit et remis à son jour, sont sup- « pliés de le recevoir en bonne part, d'en excuser les manquemens qui « restent, tant de l'autheur principal, que des legeres notes adjoustées aux « occasions, non à dessein d'en faire un juste commentaire, mais seulement « pour en rendre l'intelligence plus familiere, laissant le plus ample raison- « nement aux plus capables; et surtout le vouloir considerer, non pour « l'elegance ou politesse du discours, suivant la visée des ouvrages du temps « present, mais pour l'importance et le merite de la matiere et de ses « profitables effets, sans lesquels la navigation et le grand commerce ne « pourroient longuement subsister. »

Les fautes d'impression dont parle Cleirac, sont effectivement si nombreuses dans l'édition de 1607 et dans celle de 1645, les seules que j'aie pu consulter, qu'il m'a paru plus utile de donner la mienne d'après le texte de Cleirac. Je ne dois pas dissimuler néanmoins qu'il a très-souvent rajeuni le style de l'auteur; et même j'ai eu occasion de m'apercevoir que son texte n'est pas exempt de fautes et d'omissions que le sens et la collation avec les éditions précédentes m'ont permis de réparer et de corriger.

Cleirac a joint au Guidon de la mer un petit nombre de notes. S'il avoit abusé de la faculté de faire des citations et de montrer de l'érudition dans son commentaire des Rôles d'Oléron, il est tombé dans un excès contraire relativement au Guidon.

Quoiqu'en général le texte soit assez clair, j'ai cru qu'il ne seroit pas inutile de faire quelques notes, soit pour montrer les rapports entre le Guidon et les documens que j'ai déjà publiés, soit pour expliquer quelques passages obscurs ou peu corrects. J'ai cru aussi qu'il seroit agréable aux lecteurs de trouver indiquées à chaque article les pages du Commentaire de Valin sur l'ordonnance de 1681, et du Traité des assurances et des contrats à la grosse d'Émérigon, où ces deux auteurs l'ont cité.

Il ne m'étoit pas possible de comparer les diverses décisions de cet ouvrage avec les lois sur les assurances qui avoient été promulguées en Europe pendant le XV.ᵉ et le XVI.ᵉ siècle, parce que, dans l'ordre de travail que j'ai adopté, aucun de ces documens n'est encore publié. Mais peut-être ne sera-t-on pas fâché de connoître la date de ces lois et les recueils dans lesquels on pourra les consulter. En voici l'énumération.

BARCELONE, 1435, 1436, 1443, 1458, 1461 et 1484. Les cinq premières pièces se trouvent dans l'ouvrage de Capmany intitulé *Memorias historicas*

sobre la marina, &c., t. II, pages 383, 423, 426, 449 et 458; la dernière est imprimée dans toutes les éditions du Consulat.

VENISE, 1468. Cette loi, très-courte et uniquement relative à la compétence, se trouve dans la *Biblioteca di gius nautico*, t. I.er, pages 234 et 243.

FLORENCE, 1522, 1523, 1526 et 1528. Ces lois se trouvent dans la *Biblioteca di gius nautico*, t. II, pages 35 et suivantes.

BURGOS, 1537. Cette loi se trouve dans le recueil de Capmany intitulé *Codigo de las costumbres maritimas*, t. II, page 89.

FLANDRE, 1537, 1549, 1551, 1563, 1570. La première se trouve dans le recueil des placards de Brabant, t. I.er, page 511; la seconde, dans un recueil des édits et ordonnances de Flandre, t. I.er, page 360; la troisième, dans le même recueil, t. I.er, page 375; la quatrième, dans le même recueil, t. II, page 307; la cinquième, dans le même recueil, t. II, page 335.

SÉVILLE, 1553 (ou peut-être 1552) et 1556. La première se trouve dans le recueil de Capmany intitulé *Codigo de las costumbres* &c. t. II, page 135; la seconde, dans la *Recopilacio dellas Indias*, t. IV, pages 96 et suivantes, et, sous la date de 1555, dans le recueil de Capmany que je viens de citer.

BILBAO, 1560. Cette loi a été imprimée en 1666 à Bilbao, 1 vol. *in-fol.* On peut être surpris que Capmany ne l'ait pas recueillie.

AMSTERDAM, 1598. Cette loi se trouve dans le *Handvesten ofte Privilegien der Stad Amstelredam*, page 654.

En faisant cette indication, je n'entends ni affirmer que les documens dont il s'agit ne se trouvent que dans les recueils cités, ni même que les textes de ces recueils soient les plus corrects; j'ai voulu seulement mettre les lecteurs à portée de faire quelques vérifications dans les ouvrages les plus connus et les moins rares.

DROIT MARITIME

CONNU SOUS LE NOM

DE

GUIDON DE LA MER.

CHAPITRE PREMIER.

Des Contracts ou Polices d'asseurance, leur definition, conformité et difference d'iceux avec les autres contracts maritimes.

ARTICLE I.

ASSEURANCE (1) est un contract par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées d'un pays en autre, specialement par la mer (2), et ce par le moyen du prix convenu à tant pour cent, entre l'asseuré qui fait ou fait faire le transport, et l'asseureur qui promet l'indemnité.

II.

Asseurances se font et se dressent par contract porté par escrit, appellé vulgairement *police d'asseurance* (3). On en faisoit anciennement sans escrit, qui estoient dites en confiance, parce que celuy qui stipuloit l'asseurance ne faisoit ses pactions en escrit, mais se confioit en la bonne foy et la prud'hommie de son asseureur, supposant qu'il les escrivoit sur son livre de raison. Les premieres, portées par escrit, sont celles qui ont cours, et desquelles usent ordinairement les marchands; les dernieres sont prohibées en toutes places, tant pour les abus et differens qui en surviennent, comme aussi estant acte public pour lequel la communauté des marchands, sous le

(1) Cette définition du contrat d'assurance se trouve, d'une manière plus ou moins explicite, dans toutes les lois qui étoient en vigueur en Europe à la fin du XVII.e siècle, lois qui sans doute servoient de droit commun dans la France, où il n'en existoit point encore. Voir Émérigon, *Traité des assurances*, t. I.er, page 3.

(2) Les lois qui étoient en vigueur en Europe à la fin du XVII.e siècle, ne contenoient pas de règles sur les assurances de terre. Le Guidon en présente quelques-unes dans le chapitre XVII ci-après.

(3) Cet acte s'appelle presque partout *police*, du mot italien *polizza*, qui signifie *promesse*. Voir Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, t. II, pages 27, 28 et 29; Émérigon, t. I.er, page 26.

bon plaisir du Roy (1), nomme et establit un greffier : il n'est licite (2) aux particuliers les passer entr'eux, non plus que les autres contracts, pour lesquels notaires et tabellions sont instituez, le tout à peine de nullité.

III.

Asseurances se peuvent diviser, parce qu'aucunes se font sur la marchandise, autres sur le corps de la nef, autres se dressent ensemblement sur l'un et sur l'autre (3) : plus, elles se contractent pour l'envoy, autres pour le retour (4); et diverses polices se peuvent aussi stipuler en un mesme contract (5).

IV.

Asseurance est distinguée d'avec bomerie (6), qui est argent à profit ou grosse advanture, parce que tel argent qui est advancé aux maistres de navires, ou à ceux qui ont part au corps de nef, victuailles ou marchandises, pour subvenir au radoub, vivres ou munitions, et autres choses pour la navigation, se restitue, et se paye profit et principal quand le navire est arrivé à port de salut; comme aussi tout est perdu avec le naufrage ou periclitation du navire (7). En l'asseurance rien n'est advancé que la promesse de l'indemnité susdite. L'un et l'autre ont cela de commun, qu'ils prennent leurs effects de semblable evenement (8).

V.

Pareillement, asseurance differe du transport de deniers (9) fait par mer, parce que

(1) Le chapitre xx ci-après traite des fonctions de cet officier, qui, dans la suite, a été remplacé par les courtiers. Voir Émérigon, t. I.er, page 28.

(2) Cette règle n'étoit pas générale, et même elle n'a pas été maintenue en France. On y a établi des courtiers, mais sans interdire aux parties la faculté de contracter sous signature privée. D'ailleurs il n'est pas et n'a jamais été vrai de dire qu'il fût interdit aux particuliers de passer entre eux les actes pour la rédaction desquels les notaires ont été institués. L'usage des actes sous signature privée a toujours été admis en France, sauf les cas d'exception où les lois ont exigé que quelques contrats spéciaux fussent reçus par des notaires; ce qui n'a jamais été prescrit pour les contrats ou *polices* d'assurances.

(3) On peut consulter, sur l'application de cette faculté d'assurer séparément ou conjointement le navire et les marchandises, l'article 1.er du chapitre xv ci-après, et Émérigon, t. I.er, page 288.

(4) L'auteur entend probablement parler du cas où plusieurs personnes assurent séparément chacune des sommes distinctes sur un même objet, comme on le voit chapitre III, article 3; peut-être aussi de celui où des objets de nature distincte sont assurés séparément, quoique par le même assureur et par le même contrat.

(5) La prime promise ainsi pour l'aller et le retour se nomme *prime liée :* on peut consulter, à cet égard, Valin, t. II, page 44; Émérigon, t. I.er, page 64.

(6) Cette expression appartient aux pays du nord de l'Europe et à la Hollande; elle a, dans l'origine, désigné le prêt à grosse aventure sur le corps, quille ou accessoires du navire, par opposition au même prêt fait sur des marchandises. Voir Stypman, *Jus maritimum*, part. IV, cap. V, et Wedderkop, *Introductio in jus nauticum*, lib. III, tit. XI. Mais elle est devenue générique pour signifier l'une et l'autre espèce de prêt à la grosse. Les chapitres XVIII et XIX du Guidon traitent des règles de ce contrat.

(7) Ce principe est conforme à la const. 4 du titre XXXIII du livre IV du Code, *De nautico fœnore*.

(8) On peut consulter, sur le développement des caractères d'affinité et de différence entre le contrat d'assurance et le contrat à la grosse, Émérigon, t. II, pages 395 et suivantes.

(9) Les Romains connoissoient le genre de négociation, qu'ils appeloient *trajectitia pecunia*, par lequel une personne remettoit à une autre une somme que celle-ci s'obligeoit à transporter ou à faire payer par le moyen d'un correspondant, dans un lieu où l'on ne pouvoit se rendre que par la voie de mer. Voir le Digeste, livre III, titre I, *De negotiis gestis*, fr. 13, et livre XIII, titre IV, *De eo quod certo loco*, fr. 2. Ils nommoient le capital, *pecunia trajectitia sine periculo creditoris accepta*, Digeste, livre XXII, titre IV, fr. 4. Cette négociation différoit du prêt à la grosse, soit sur le corps et accessoires du navire, soit sur des marchandises exposées aux risques maritimes. Voir la note 7 de la page 70 du tome I.er



tel transport de deniers se faisoit avec paction de rendre ou transporter telle somme d'argent au lieu et au temps prefix, sous telle peine ou interest, moyennant le convenu; l'asseurance n'a point de temps limité pour le transport des marchandises, et si n'est sujet à peine ou interest, mais promet indemnité seulement du principal.

L'usage des lettres de change dont on se sert à present, a diverty et osté l'ancienne coustume du transport des deniers; d'autant qu'avec moindre coust et danger l'on fait tenir argent en toutes parties du monde, soit par mer ou par terre, dont l'interest ou le change hausse ou diminue selon le cours du change, et le change selon l'abondance ou disette d'argent, augmentation ou diminution du prix des especes qu'il y a ès provinces ou royaumes, tant de la part où il se baille, que où il se doit faire tenir (1).

CHAPITRE II.

Ce que doit contenir la Police d'asseurance.

I.

Le contract ou police (l'invocation du nom de Dieu premise) contiendra le nom de celuy qui se fait asseurer, avec declaration si la marchandise est à luy appartenant, ou; si c'est par commission d'autruy (2), à qui elle appartient; le nom du maistre du navire, sa demeure; le nom, le port ou capacité de son navire; le lieu où premierement ont esté chargées les marchandises, soit par barques, heux (3) ou bateaux, ou dans le mesme navire; le havre d'où il part; les routes et les escales (4) qu'il doit faire; le port où il va faire sa decharge (5), la ville ou cité en laquelle, pour dernier reste, la marchandise doit estre portée, soit dans le mesme navire, ou par alleges (6); le nom de celuy à qui elle va estre consignée, et finalement le style ordinaire du notaire.

II.

Asseurances se peuvent faire sur toute sorte de marchandises, pourveu que le transport ne soit pas prohibé par les edicts et ordonnances du Roy : toutesfois, en prenant

(1) Les négociations de change, dont on donne ici une définition fort exacte, étoient généralement usitées en Europe à l'époque où le Guidon a été rédigé. Des ordonnances de 1311, 1326, 1327 et 1467, attestent qu'elles étoient alors bien connues en France.

(2) Il paroit qu'à l'époque où le Guidon a été rédigé on n'admettoit pas dans toute son étendue le principe, devenu général dans le commerce, qu'un commissionnaire s'oblige en son nom propre, quoique agissant pour le compte d'autrui; principe qui étoit celui du droit romain sur le mandat, dont notre Code civil s'est écarté, mais qui s'est maintenu dans le droit commercial. Dans ce système, il falloit bien que le commissionnaire indiquât le nom de son commettant : aussi l'avoit-on exigé pour les mandataires des commerçans étrangers par l'article 358 de l'ordonnance de France de 1579. L'article 6 ci-après et l'article 5 du chapitre XX se réfèrent à cette disposition. Voir Valin, t. II, page 129.

(3) Voir, sur cette disposition, Émerigon, t. I.er, page 173.

(4) Cette expression, qui ne se trouve dans aucun lexique, désigne une espèce de barques ou bateaux.

(5) Ce mot signifioit anciennement, et signifie encore dans quelques pays, ce que les modernes appellent *Échelle,* c'est-à-dire, les ports ou points où un navire fait relâche pour charger ou décharger des marchandises ou pour toute autre cause. Voir Émerigon, t. II, pages 30, 37 et 39.

(6) On entend par-là des barques destinées à conduire dans le navire ou à en rapporter les marchandises; *levamenta,* dans le droit romain, Code Théodosien, livre XIII, titre V, const. 1 et 6, *De naviculariis.*

congé ou licence de Sa Majesté, asseurance se peut faire sur marchandises defendues; auquel cas la licence doit estre notifiée à l'asseureur, et specifiée en la police, autrement l'asseurance sera nulle (1).

III.

Il n'est besoin (2) en l'asseurance specifier la quantité ou qualité de la marchandise asseurée, si ce n'est or, argent, pierreries, munitions, armes, grains, dont le transport est deffendu, quand il y aura permission de les faire sortir (3).

IV.

Plus, faut declarer en l'asseurance quand c'est vivres et fruicts (4), parce que les gardant ne se peuvent conserver sans coulage, empirance, pourriture, echaufeture: c'est pourquoy elles doivent estre declarées en l'asseurance pour deux raisons, l'une que le coust de l'asseurance y est plus grand, l'autre parce que le reglement et l'observation des avaries y est divers (5).

V.

En temps de paix, asseurances, comme dit est, se peuvent faire sur toutes marchandises appartenant aux François, Espagnols, Flamans, Anglois, ou de quelque autre nation que ce soit (6). En temps de guerre ou d'hostilité, les sujets de Sa Majesté ne pourront prester ou supposer leur nom, pour charger danrées appartenantes à ses ennemis (7): c'est pourquoy ces mots contenus en la police, *lesdites marchandises appartenantes à un tel, ou chargées sous le nom d'un tel, ou à qui appartenir puissent, de quelque condition ou nation que ce soit*, n'attirent et n'obligent le personnier du pays estranger ennemy, mais trop bien le sujet de l'obeissance de Sa Majesté; car s'il parvient à connoissance que l'estranger ennemy y ait part, cela donne occasion de perte : parquoy cette clause generale n'abstiendra l'asseureur à subir l'indemnité de la perte, s'il n'y avoit licence ou sauf-conduit de trafiquer : mais toujours seroit-il besoin que l'asseureur en fust adverty, et la permission exprimée et dattée en la police.

(1) Ce principe, qui ne permet pas d'assurer des marchandises prohibées, est emprunté de la constitution 3 du titre XXXIII du livre IV du Code de Justinien, dont on trouve le texte t. I.er, page 128. Émérigon, t. I.er, page 211, en citant cet article, examine la question de savoir s'il est permis d'assurer des objets destinés à entrer en contrebande dans un pays dont les contractans ne sont pas sujets.

(2) Voir, sur cette disposition, Émérigon, t. I.er, page 287.

(3) Ces prohibitions ne subsistent plus d'une manière aussi formelle dans la plupart des états policés; mais partout il y a des limites à l'importation et à l'exportation des diverses denrées ou marchandises, et il est évident qu'à part la question de légitimité d'une assurance sur contrebande, il faut, comme on le voit à la fin de cet article, que l'assureur connoisse les risques dont il se charge : or la marchandise qu'un armateur se propose d'introduire en contrebande dans un pays est exposée au danger de la confiscation, en outre des autres risques naturels qu'elle courroit quand même elle ne seroit pas prohibée.

(4) Voir Valin, t. II, page 78; Émérigon, t. I.er, page 297.

(5) On trouvera les principes sur le réglement des avaries dans le chapitre V ci-après.

(6) Voir Émérigon, t. I.er, page 121.

(7) C'est la conséquence du droit spécial pour la France, établi par l'article 42 de l'édit de 1543, relatif à l'amirauté. Voir Émérigon, t. I.er, page 128.



VI.

Pour le regard de celuy qui se fait asseurer par commission d'autruy (1), ces mots, *à luy appartenans, ou que appartenir puissent*, le designent personnier : car s'il n'est associé, et soit simple commissionnaire, doit user d'autres termes, savoir est, *sur telle marchandise faite asseurer par tel, pour le compte de tel à luy appartenant, ou à qui appartenir puisse ;* ces mots lors attirent la personne de celuy qui est nommé, et non pas les marchandises d'autruy chargées par divers connoissemens, reconnoissances ou charte-parties.

VII.

Toute personne qui fera finesse, tromperie, ou malversation en sa carguaison, connoissement, affretement et charte-partie, pour surprendre son asseureur, et qu'il en advienne inconvenient, la verification faite de la fraude, l'asseurance sera nulle; par cette raison, l'asseureur ne court les risques des empeschemens qui surviendront à cause des dettes, malversations, acquits mal dressez, droits non payez par le marchand chargeur (2).

VIII.

Deux choses doivent estre conformes et relatives à la police (3) : la premiere est le connoissement ou la reconnoissance que fait le maistre du navire, du nombre et qualité des marchandises chargées en son bord, lequel connoissement doit en outre contenir la marque de la marchandise, à qui elle va consignée (4); si elle est bien ou mal conditionnée, et le prix du fret : d'iceux connoissemens se doivent faire trois copies; l'une demeure pardevers le marchand chargeur, l'autre se delivre avec les lettres et pacquets d'adresse au maistre du navire, le tiers s'envoye par un autre navire, ou par terre par les messagers ou postes ordinaires, à celui qui doit recevoir la marchandise.

IX.

La facture ou carguaison doit pareillement estre conforme, tant au connoissement que police (5), et doit contenir sommaire declaration de la sorte et quantité des marchandises chargées, avec souscription ou intitulement du nom de celuy à qui elles vont et appartiennent; le nom du maistre ou du navire où elles sont chargées; et le nom certain à qui elles vont consignées; la marque d'icelles, et le compte du prix

(1) Voir la note 9 de la page 378, et Émérigon, t. I.er, page 138.

(2) C'est la conséquence des règles du droit commun, d'après lesquelles celui qui se charge de risques n'est pas présumé avoir entendu se charger des événemens imputables à la fraude ou à la faute de celui envers lequel il s'oblige. Voir Digeste, livre XLV, titre I, *De verborum obligationibus*, fr. 53, et Code const. 3 du titre IV du livre XXXIII, *De nautico fœnore*.

(3) Voir Émérigon, t. I.er, page 321.

(4) C'est-à-dire, est adressée en *consignation*. On sait qu'en termes de commerce, celui à qui des marchandises sont expédiées s'appelle *consignataire*, même lorsqu'il les reçoit pour son propre compte, mais plus généralement lorsqu'il les reçoit pour le compte de l'expéditeur ou d'un tiers.

(5) Voir Émérigon, t. II, pages 321 et 329.

qu'elle couste (1), tant par achapts que frais, mises et avaries ordinaires (2), comme sont emballages, enfonçages, chariages, droits, avec provision (3) de celuy qui fait ou adresse la carguaison, coust de l'asseurance (4) : comme si pour asseurer mil livres à quinze pour cent, il faut cent cinquante livres; il est licite faire asseurer lesdites cent cinquante livres, et mettre en ligne de compte vingt-deux livres dix sols pour le coust de l'asseurance, et ainsi consequemment de plus grande ou moindre somme.

X.

Sur ce convient notter, combien qu'il soit à la liberté du marchand chargeur de faire asseurer le tout, ou portion de sa marchandise, toutefois, advenant avarie (5), rachapt ou composition, il faut qu'il emploie l'asseurance du total, dresse sa carguaison en la maniere susdite, afin de faire la repartition ou contribution au marc la livre, non-seulement sur les sommes asseurées, mais aussi sur ce qui reste à asseurer, dont luy chargeur a pris ou reservé le risque sur luy (6).

XI.

Pareillement, pour eviter abus, et les grandes negligences qui se trouvent aux marchands chargeurs quand ils sont asseurez de tout, seront tenus iceux, suivant l'ordre des autres places ou bourses, courir le risque de dix pour cent (7), qui est le dixième de leur carguaison (8), pour lequel dixième ils contribueront aux avaries, rachapts ou compositions quand elles surviendront.

XII.

Sur l'evaluation (9) des marchandises il advient de grands discords : car aucuns ont

(1) Le sens de ce mot est expliqué dans l'article 14, où l'on voit qu'il doit s'entendre de la valeur au moment de l'assurance, et non du prix d'achat. Voir Émérigon, t. I.er, page 262.

(2) On a vu, page 69, note 2, que, dans le moyen âge, le mot *avaries* avoit une grande extension, et signifioit toute dépense faite à l'occasion d'une chose. Ce sens étoit encore conservé lors de la rédaction du Guidon, et même il n'est pas hors d'usage dans le langage des commerçans; mais ce n'est point en ce sens que le mot *avarie* sera ultérieurement entendu. Il signifie, en termes de commerce maritime, *la détérioration* qu'éprouve une chose. Voir Valin, t. II, pages 60 et 136; Émérigon, t. I.er, page 276.

(3) C'est-à-dire, le salaire du commissionnaire, droit de commission. Ce mot n'est plus entendu dans cette signification, quoique cependant Pothier l'ait employé ainsi dans son *Traité du contrat de change*, n. 86.

(4) C'est sans doute la prime payée ou promise par l'assuré à l'assureur. Au moyen de la combinaison de cette assurance de la prime et des primes de prime, l'assuré parvient à se procurer la restitution intégrale de tout ce qu'il a déboursé s'il y a perte; mais aussi il paie une plus forte prime si les objets arrivent heureusement. Voir Émérigon, t. I.er, page 277.

(5) Ici le mot *avarie* est employé dans le sens d'*accident, perte, détérioration*.

(6) C'est ce qu'on appelle *découvert*, c'est-à-dire, portion non couverte par l'assurance. Pour ce découvert, l'assuré est réputé, en cas de perte ou d'avaries, avoir été assureur de la portion qui n'avoit pas été assurée, ainsi qu'on le verra article 17.

(7) Toutes les ordonnances d'assurance à l'époque où le Guidon a été rédigé, et même long-temps après, exigeoient que l'assuré eût toujours un découvert, que les unes fixoient au dixième, d'autres à une quotité plus ou moins forte. On avoit cru par-là intéresser l'assuré à plus de vigilance et prévenir des fraudes au préjudice des assureurs. Voir Valin, t. II, page 59; Emérigon, t. I.er, pages 218 et 220.

(8) Les éditions de 1607 et 1651 ajoutent : *au-dessous de dix mille livres dressés en la forme susdite.*

(9) Il ne s'agit pas ici de déterminer les bases d'évaluation des marchandises pour la contribution aux avaries, entre les divers chargeurs du navire, dont traite le chapitre v; mais de déclarer d'après quelles bases l'assureur, en cas de perte ou d'autre accident, doit indemniser l'assuré. Or il est de principe que l'assureur garantit seulement ce que les choses ont coûté à l'assuré : la division d'opinion dont parle cet article n'a pu venir que d'une confusion de deux choses très-différentes. Voir Valin, t. II, page 136; Émérigon, t. I.er, pages 261 et 262.



tenu que l'estimation devoit estre faite, eu egard au temps de la perte; autres, au temps que le navire est arrivé à port de salut: les plus recens sont d'avis qu'il faut regarder au temps de l'achapt; ce qui se pratique en la perfection des carguaisons et factures.

XIII.

Derechef les estimations se peuvent faire en la police; mais, si elles excedent la moitié, tiers ou quart du juste prix, quand il avient perte, l'asseureur en prend deffence, prenant pour maxime que l'asseuré ne peut recevoir profit du dommage d'autruy: or, si telles estimations avoient lieu, non-seulement donneroient occasion aux infinies pertes, mais aussi l'asseuré feroit sa condition meilleure que si les danrées arrivoient sauvement; partant comme frauduleuses et pleines de deception, elles se reduisent à ce qu'a cousté (1) la marchandise lors de l'achapt, soit à temps ou argent comptant: et si elle provient de troque, au prix qu'elle valoit, prix courant lors de la troque; à quoy il sera adjousté toutes les mises et frais, comme il a esté dit cydessus parlant des factures.

XIV.

En marchandise assemblée de longue-main (2), comme toiles de curage, canevas, draps, mercerie, ou autres danrées, procedant de la manufacture de celuy qui les envoye, le prix est douteux et disputable; car, si elles ne sont estimées par la police, les derniers asseureurs n'en voudront tenir compte qu'au prix qu'elles coustent, et ce faisant, celuy qui fait l'envoy perdroit le temps de l'amas, ou le profit qu'il espere sur la manufacture. Pour eviter tout debat, il sera plus certain les estimer par la police, et les taxer à prix raisonnable ou prix courant, afin que l'asseureur qui par sa signature aura ratifié le prix, par après ne puisse disputer.

XV.

L'asseureur en tout se confie en la prud'hommie de son asseuré (3); car, nonobstant que le marchand chargeur expose sur sa police les pactions et conditions sous lesquelles il entend se faire asseurer, toutesfois l'asseureur, lorsqu'il signe la somme, n'entre en conference verbale avec l'asseuré; il lit seulement ce qui est escrit au-dessous du style d'icelle police, sans voir la sorte, la quantité ny qualité des marchandises, suivant en cela la relation, prud'hommie et fidelité de son marchand chargeur, presupposant qu'il soit loyal en sa trafique: s'il fait autrement, il ne faut trouver estrange, perte advenant, si, comme le pupille, la vefve, l'absent, qui ne peuvent ou ne doivent estre trompés, l'asseureur forme ses deffences et ses exceptions sur le dol et fraude de son asseuré, ausquelles il est recevable, les prouvant.

(1) En tout temps, les lois sur les assurances ont pris de grandes précautions contre les infidélités dans les évaluations. Voir Valin, t. II, page 136; Émérigon, t. I er, pages 262, 270, 276 et 278.

(2) Cet article sert, comme je l'ai dit page 382, note 1, à expliquer l'article 9. Voir Valin, t. II, page 136; Émérigon, t. II, page 262.

(3) Cette disposition est la base de tout ce qui sera dit par la suite sur le droit de l'assureur de requérir les preuves du chargé et de la valeur des choses chargées. Voir l'article 2 du chapitre III.

XVI.

L'interest des estimations (1) redonde sur les derniers asseureurs, parce que, combien que les avaries se repartissent au sol la livre, le ressortiment du trop asseuré se fait, non pas au marc la livre, mais selon la posteriorité des dates : comme s'il y a deux mille escus d'asseurez par Pierre, de draps à porter en Portugal, contenant tant d'aulnage, chacune aulne estimée par la police à cinq livres l'aulne, il y aura dix marchands qui auront prins le risque, peril et fortune du transport par mer, chacun de deux cens escus; s'il advient perte ou naufrage au navire, ledit Pierre fera son delais (2) (qui est l'acte de denonciation de la perte ou naufrage arrivé) contenant declaration qu'il entend estre payé des sommes asseurées dedans deux mois: l'interest des derniers asseureurs, en ce cas, est de s'informer si les draps avoient cousté le prix de cinq livres l'aulne; car si les draps n'avoient pas cousté cinq livres l'aulne, et qu'il fust veritable qu'ils n'eussent cousté que trois livres quinze sols, qui seroit cinq cents escus de tare sur l'estimation susdite, les dernier et penultieme asseureurs ressortiront pour les sommes, qui est chacun deux cens escus, et l'autre d'après, qui est le tiers dernier, ressortira pour la moitié de la somme, qui est cent escus; et ne seront tenus payer aucune chose de la perte, au contraire iceluy Pierre sera tenu leur payer demy pour cent (3), pour la peine d'avoir signé et couché la partie sur leur livre.

XVII.

Le pareil sera si la somme excede les deux mille escus, comme si, en vray coust principal, lesdits draps avoient cousté cinq livres l'aulne, et que, pour les expedier et les envoyer hors, il luy eust cousté quatre ou cinq cens escus, en sorte qu'en principal, frais et mises, le tout revient à deux mille cinq cens escus : toutesfois il n'est asseuré que deux mille; perte advenant, les asseureurs ne payeront que leurs sommes, à savoir chacun deux cens escus; mais, s'il n'y a perte du total, ains seulement avarie, l'avarie sera repartie non-seulement sur les deux mille escus, mais sur les deux mille cinq cens (4).

XVIII (5).

Pareillement, l'asseuré peut faire ressortir (6) et tirer hors du peril les derniers

(1) C'est-à-dire, le droit de demander une estimation qui réduise le capital assuré et rende sans effet les dernières assurances portant sur cet excédant; c'est ce que, dans l'usage, on appelle *ristourne*, du mot italien *stornare*, qui signifie *revenir en arrière*. On voit, par l'article 3 du chapitre III, que le Guidon l'appelle *ressortiment*, et que dans les articles 5 et 6 du chapitre V, et 10 du chapitre XIX, il le nomme *restor*. Voir Valin, t. II, page 68; Émérigon, t. II, pages 151, 161, 163, 168 et 169.

(2) C'est-à-dire, *délaissement*, dont il sera question dans le chapitre VII ci-après.

(3) Voir la note 6 de la page 386 ci-après.

(4) La chose assurée étant de valeur de deux mille cinq cents écus, et les assurances ne s'élevant qu'à deux mille écus, l'assuré a un découvert de cinq cents écus, et, en cas de perte, il ne recevra que les deux mille écus assurés. Si, au contraire, il n'y a qu'*avarie*, le montant en sera réparti sur deux mille cinq cents, de telle manière que les assureurs ne répareront pas la totalité de cette avarie, mais les quatre cinquièmes, et que le dernier cinquième sera supporté par l'assuré.

(5) Entre l'article XVII et l'article XVIII, les éditions de 1607 et 1651 contiennent celui qui suit: « Et « comme cy-dessus nous avons dit que si les draps n'avoient cousté que trois livres quinze sols, il y « auroit ressortiment pour un quart, que le pareil se pratiquera en la repartition des avaries pour les « derniers asseureurs. »

(6) C'est la conséquence du principe expliqué plus haut, mais, sans doute, avec la restriction qu'il a dû être de bonne-foi. Voir Valin, t. II, page 68; Émérigon, t. II, pages 161, 162 et 163.



asseureurs, si, au lieu de charger pour deux mille escus de marchandise, il n'en charge que pour douze ou pour quinze cens.

XIX.

S'il advient que les asseureurs ou aucuns d'eux, après avoir signé en quelque police, se repentent, ou ayent peur, ou ne voudroient asseurer sur tel navire, il sera en leur liberté de le faire reassurer par d'autres, soit en plus grand ou moindre prix : mais pour cela ne se pourra desobliger (1) que le chargeur ne s'adresse directement à eux, parce qu'ayant par leur seing donné leur promesse, quelques protestations, assignations qu'ils fassent au contraire, ils ne pourront se desobliger sans le consentement de l'asseuré.

XX.

Si l'asseuré doute aucune des debtes de ses asseureurs n'estre suffisante, il se peut bien faire reassurer (2), en cas que celui-là ne fust point suffisant de payer, la perte advenant, à la premiere contrainte ou refus d'iceluy, ou par sentence du juge.

CHAPITRE III.

A quoy l'Asseuré est tenu, perte advenant au navire.

I.

Perte advenant au navire ou marchandises asseurées, le marchand chargeur fera faire son delais (3) par le greffier (4), notaire ou sergent royal, à ses asseureurs, avec declaration qu'il espere estre payé des sommes que chacun aura asseuré dudit jour en deux mois.

II.

Pendant ce temps, il donnera ordre de retirer les attestations de la perte, fera verification de ses connoissemens, et certifiera sa carguaison veritable (5); car, nonobstant son delais, avant que recouvrer sa perte, il est sujet à trois choses : la premiere, il doit fournir d'attestation valable de la perte ou prise, contenant l'heure et le lieu qu'elle est advenue, si faire se peut; la seconde, de la charte-partie ou connoissement deuement verifiés; la tierce, de la facture ou carguaison, jurée et certifiée veritable, si tant est que par la police la marchandise n'ait pas esté estimée. Outre il prestera le

(1) Le contrat une fois formé ne peut être rompu par la volonté de celui qui se repent, ainsi que le décide la const. 5 du titre X du livre IV du Code de Justinien, *De obligat. et action.* L'assureur est donc toujours obligé envers l'assuré : mais il est libre de stipuler avec un tiers pour que celui-ci le garantisse de son risque; c'est un contrat étranger à l'assuré, qui ne connoît toujours que son assureur. Voir Valin, t. II, page 62; Émérigon, t. I.er, page 8.

(2) Cette opération est une véritable assurance de solvabilité qui n'étoit pas inconnue aux Romains, ainsi que je l'ai dit, t. I.er, page 75. On en trouve notamment un exemple précis dans le fr. 21 du titre III du livre XLVI du Digeste, *De solutionibus.*

(3) C'est-à-dire, *délaissement;* ce droit que l'assurance donne à l'assuré fait l'objet du chapitre VII ci-après.

(4) Voir Émérigon, t. II, page 190.

(5) On peut se reporter aux articles 9 et suivans du chapitre II et à leurs notes.

serment qu'il n'aura fait faire aucune autre asseurance (1), soit en cette ville ou ailleurs, que celle-là dont il demande reparation; delivrera les pieces susdites s'il en est saisi et requis, mais tousjours en rigueur sera-t-il contraint de les produire dans les deux mois. Aprés ces choses fournies, si les asseureurs veulent les debattre, faire le pourront, si, dedans la premiere ou seconde assignation pour le plus, le different se peut decider. Mais s'ils tombent sur des preuves, ou s'ils offroient vouloir faire nouvelles attestations pour retarder le jugement, les prieur et consuls (2) tireront outre, condamneront chacun desdits asseureurs à payer par provision les sommes qu'ils auront asseuré à la caution juratoire du marchand chargeur, s'il est notoirement suffisant : s'il est estranger, fournira de caution valable, parce que si le marchand succombe en fin de cause par sa temeraire poursuite, il sera condamné aux interests du jour du payement (3).

III.

S'il y a plusieurs polices d'asseurances faites sur une mesme carguaison, soit en mesme ou en diverses villes, ou sous divers signatures (4), celle qui est anterieure en datte preferera les autres : s'il y a ressortiment, les derniers asseureurs soit en perte ou en gain retireront leurs seings (5), en leur payant demy pour cent (6) : par condition que les ressortimens faits pour carguaison à sortir du Havre, de Dieppe, Fescamp, Honnefleur, ou autres lieux de la coste de Caux, seront notifiés (7) à Rouen, quinze jours aprés que le navire en lequel l'asseurance sera faite aura singlé en mer; si de Flandres, Angleterre, Portugal, Noorvegue, Moscovie, dedans cinq mois; de la coste d'Italie, Essores (8), Perou, Brasil et Indes, et autres semblables voyages, un an.

(1) Cela ne veut pas dire qu'il lui soit interdit de faire faire plusieurs assurances sur le même objet; car il en a le droit, comme le prouve l'article suivant, pourvu que toutes ces assurances n'excèdent pas la valeur de la chose; et même, si elles l'excédoient, il y auroit ristourne des dernières, conformément à l'article 16 du chapitre précédent: mais le sens véritable est qu'il doit faire connoître aux assureurs qu'il poursuit en réparation de sa perte toutes les assurances faites sur la chose, afin de les mettre en état de vérifier si, ou non, la totalité des assurances excède la valeur des objets assurés; et au cas où elle l'excéderoit, d'user des droits que leur donne l'article 16 du chapitre II ci-dessus. Voir Valin, t. II, page 92; Émérigon, t. II, page 190.

(2) A Rouen, où le Guidon a été composé, les contestations relatives aux assurances étoient attribuées à la juridiction commerciale, en vertu de l'édit de 1554. Mais, dans plusieurs autres villes, les siéges d'amirauté se fondoient sur les édits de 1582 et de 1584, pour juger toutes les contestations de droit maritime. Après beaucoup d'incertitudes que fit naître de nouveau l'article 7 du titre XII de l'édit de 1673, il a été décidé, par l'ordonnance de 1681, que les siéges d'amirauté jugeroient tout ce qui étoit relatif au commerce maritime.

(3) Voir, sur cet article, Valin, t. II, pages 125, 130 et 134; Émérigon, t. II, pages 86, 110, 319, 342, 345.

(4) Toutes les éditions portent, *sous divers seigneurs;* il me semble que c'est une erreur, et j'ai cru devoir la corriger. La différence des seigneuries est tout-à-fait sans importance. L'objet de l'article est de prévoir le cas où plusieurs polices ont été faites sur le même chargement : or ces polices peuvent être distinctes, non-seulement lorsqu'elles ont été souscrites dans des villes différentes, ce qui est évident; mais encore lors même qu'elles l'ont été dans la même ville, si les signataires, c'est-à-dire, les assureurs sont distincts.

(5) C'est-à-dire, seront dégagés de toute obligation envers l'assuré; c'est la conséquence de ce qui a été dit article 16 du chapitre II, et surtout du principe qu'on ne peut assurer ce qui n'est pas en risque, ni au-delà de la valeur des choses : d'où il suit que si, un objet valant 12,000 francs, on fait 15,000 francs d'assurance, il y a 3000 francs qui ne portent sur rien.

(6) Ce demi pour cent n'est point une *prime;* car il n'y a de prime que là où il y a risque, et l'on a vu que le contrat étoit annullé pour tout cet excédant : c'est, comme le dit très-bien l'article 16 du chapitre II, une indemnité de la peine prise pour la négociation.

(7) Les délais de notifications pour d'autres accidens sont expliqués dans l'article 37 du chapitre V. Voir Émérigon, t. II, pages 151, 156, 161.

(8) Les îles Açores, dans l'Océan atlantique.



CHAPITRE IV.

Du moyen d'asseurer ce qui est perdu.

I.

Combien que ceux qui n'ont practiqué le commerce et l'usage d'asseurance, trouvent estrange de faire renaistre, et mettre sus une chose perdue, par le moyen de l'asseurance, par lequel il est permis pouvoir faire asseurer ce qui n'est plus en essence (1), toutesfois cela a esté mis et introduit en usage, et pour bon respect de toutes nations approuvé, au moyen, que, lors du contrat de police fait et signé, la perte et periclitation ne se peut sçavoir : ce qui se presumera par le laps du temps intervenu depuis la perte jusques à l'heure de la signature. Anciennement la presomption se computoit, nombrant heure pour lieue, depuis le lieu de la perte advenue en la mer, jusques au prochain port de terre ferme, et dudit port, jusques au prochain lieu où fut faite l'asseurance (2) : et d'autant qu'il seroit difficile de particulariser à quelle heure du jour la perte auroit esté faite, mesme l'asseurance, l'on prend l'un et l'autre fait pour advenu à midy : les modernes ont trouvé des abus en telle computation, comme estant le temps trop long ; et partant l'ont restraint, et advisé qu'il faut aussi oster les occasions du dol, qui pourroient advenir par celui qui fait faire l'asseurance : ce que par cy-aprez sera observé, et computé à ce regard deux heures pour trois lieues

CHAPITRE V.

Des Avaries (3).

I.

L'asseureur est tenu d'indemniser son marchand des frais, mises, avaries et empirances qui surviennent à la marchandise depuis qu'elle a esté chargée, dont le tout est comprins en ce mot, avarie (4), qui reçoit plusieurs divisions. La premiere est dite commune ou grosse avarie (5), celle qui advient par jet, pour rachapt ou composition,

(1) L'incertitude d'un événement duquel dépend le sort d'un contrat aléatoire fait considérer cet événement comme non arrivé, conformément à la doctrine universelle dont Émérigon a fait l'exposé, t. II, pages 121 et suivantes. On y a apporté des conditions très-bien exprimées dans ce chapitre. Il en étoit autrement en Flandre : l'article 5 de l'ordonnance de 1563 exigeoit que les choses fussent encore réellement exposées aux risques. Voir Émérigon, t. II, pages 117, 121, 136, 137 et 139.

(2) C'est effectivement ce que décidoit l'article 17 de l'ordonnance de Barcelone de 1484.

(3) Jusqu'ici l'auteur du Guidon n'a parlé que des assurances, dont il complète la théorie dans les chapitres suivans, jusques et y compris le chapitre XVI. Mais actuellement il s'occupe de quelques autres matières de droit maritime ; et quoique les avaries résultent d'accidens dont répondent les assureurs, ce n'est pas seulement sous le rapport du contrat d'assurance qu'il va en traiter : il les considère encore sous les rapports réciproques, soit entre le patron et les armateurs qui l'ont préposé, ou les chargeurs qui lui ont confié des marchandises, soit entre les armateurs et les chargeurs, soit entre ces mêmes chargeurs, relativement à celles des avaries qui donnent lieu à une contribution ; j'aurai soin d'en faire la remarque.

(4) Cette règle est relative à l'assurance ; dès que l'assureur se met à la place de l'assuré pour tout ce qui concerne les risques auxquels les objets assurés sont exposés, il doit l'en indemniser.

(5) C'est celle qui donne lieu à la contribution entre le navire et ce qui y est chargé. Cette contribution est indépendante de l'assurance, en ce sens que si des choses sujettes à la contribution n'ont pas été assurées, la contribution est supportée par les propriétaires de ces choses. Mais, si ces mêmes choses étoient assurées, toute la contribution qu'elles doivent supporter doit être restituée à l'assuré par son assureur.

pour cables, voiles ou mast coupez pour la salvation du navire et marchandises, dont le desdommagement se prend sur le navire et marchandises; c'est pourquoy elle ets dite commune. Quelquefois elle est prise pour avarie qui excede dix pour cent (1).

II.

Comme aussi avarie est celle qui advient par tourmente, faute du maistre ou du navire, pour pilotages, touages, lamanages, ancrages, mouilleure d'eau. Ordinairement est prise pour avarie qui est au-dessous de dix pour cent (2)

III.

Derechef aucunes avaries concernent le navire, autres la marchandise : bref, avarie est proprement le coust extraordinaire qui survient à la nef et marchandise aprés qu'elles sont expediées (3).

IV.

Avarie qui concerne la marchandise est empirance, pourriture, degat, mouilleure d'eau, racoutrage, visitation et appretiation, sauvages et autres semblables choses; si elles procedent par fortune de mer, mauvais temps, ou pour avoir le navire fait eau, touché, abordé par les pillars, tiré à coups de canon, le tout fait, attesté et apprecié, repartition (4) est faite au marc la livre, selon l'ordre par ci-aprés.

V.

Mais au prealable celuy qui reçoit ou doit recevoir telles marchandises empirées, en doit faire instance (5), pour n'estre conditionnées selon que le porte le connoisse-

(1) La dénomination d'*avarie commune*, une fois que par ce mot on entend les avaries qui donnent lieu à contribution, est impropre en ce dernier cas. Toute avarie qui n'est pas du nombre des sacrifices qui doivent être réparés par contribution, comme faits en vue du salut commun, *communis periculi removendi causâ*, ne peut être appelée *commune*. Quelque considérable qu'elle soit, elle est avarie *particulière*, supportée par le maître de la chose avariée, sauf son recours contre ceux qui lui en doivent garantie, soit par le droit, s'ils en sont auteurs ou garans, soit par la stipulation, s'ils sont assureurs.

(2) Cet article confond des choses que l'expérience et une meilleure appréciation des principes de la matière ont fini par distinguer. Sans doute la tourmente, c'est-à-dire, l'effet de la tempête, la faute du patron, le mauvais état du navire, la mouillure, sont des causes d'avarie, sauf à distinguer d'après les circonstances par qui elles doivent être supportées ou réparées. Mais les pilotages, touages, lamanages, ancrages, sont en général des dépenses de navigation qu'on ne peut raisonnablement appeler *avaries*. On a vu toutefois, dans l'article 13 des Rôles d'Oléron, qu'en certains parages on les mettoit en tout ou en partie à la charge des marchands. Il est probable que cet usage étoit assez général dans la navigation des côtes occidentales de la France. On en trouve même des traces dans la compilation de Wisby, article 60.

(3) Voir Valin, t. II, page 148, et les deux notes précédentes.

(4) Par ce mot, il ne faut pas entendre la contribution qui a lieu pour avaries communes entre le navire et les choses chargées; car aucune des avaries dénommées dans cet article n'est le résultat d'un sacrifice pour le salut commun. L'article veut dire que les assureurs des marchandises doivent réparer ces avaries au *prorata* du montant de leurs assurances, sauf leurs exceptions, ainsi qu'on le voit dans les articles suivans, ou sauf leur droit de prouver que, d'après la nature du contrat ou d'après la convention, ils n'en sont pas tenus. Voir Émérigon, t. I.er, pages 628 et 659.

(5) C'est-à-dire, doit faire tout ce qui est en lui pour en être indemnisé par l'auteur du dommage ou par le patron responsable de la conservation des marchandises. Si la faute est imputable à ce dernier, l'assuré n'a qu'une action subsidiaire contre l'assureur, qui n'a pas pris pour son compte la faute ou baraterie du patron, comme on le verra chapitre IX. Si le dommage n'est pas imputable au patron, c'est un pur accident dont répond l'assureur, sauf son recours contre l'auteur des dommages. Voir Valin, t. II, page 151; Émérigon, t. I.er, page 658.

ment; mesme se doit mettre en devoir, rabattre iceluy dommage au maistre du navire, et s'informer diligemment s'il y a de sa faute ou de son navire, jusques à le faire convoquer en justice et faire la visitation. Si le maistre est trouvé incoupable, celuy à qui elle est adressée la recevra avec les attestations du dommage pour en avoir restor ou ressource, et desdommagement sur les asseureurs, sans que le navire y participe.

VI.

D'autre part, s'il descouvre que l'empirance ou l'avarie procede de la faute du navire, comme s'il n'avoit ses escoutilles et le tillac bien calfeutré, qu'il ne fust bien estanch, qu'il y eust eu faute de bon radoub, que par ce moyen l'eau entrast dedans, eust gasté ou empiré la marchandise, le maistre portera le dommage (1), dont rabais luy en sera fait sur son fret, sans que l'asseureur ou la marchandise y contribue (2). Et generalement le maistre porte tout ce qui advient par sa faute, ou de son navire quand il a de quoy payer, ou que l'avarie n'excede son fret : si elle excede, et qu'il n'y ait moyen de restor, l'asseuré est tenu faire ses diligences (3), et faire apparoir d'icelles, faites en premiere instance, avant que de se pouvoir adresser sur les asseureurs par droit de baraterie de patron (4).

VII.

Avarie est aussi ce qui advient par la faute des guindages ou descharge dudit navire, comme si ledit navire n'estoit en bon quay ou rade, les amarres et cordages ne fussent bons, ou si deschargeant la marchandise les guindages rompissent, que la marchandise ne fust bien agrappée, tombant sur le quay, dedans la mer, dedans le mesme navire, c'est le dommage dudit maistre (5). Aprés avoir esté delivrez à sauvement sur le quay, les bourgeois, maistre et compagnons sont deschargez; cependant neantmoins l'asseurance court les risques : le risque par les barques et bateaux de service court jusques au lieu de leur derniere descharge, auquel les maistres desdites barques et bateaux sont sujets à pareils perils des guindages, amarres et descharges, jusques à estre livrées les marchandises entre les mains de ceux de la charrue, et ceux de ladite charrue, jusques à estre mis hors, sur le talud en sauveté.

Du quay, transport s'en fait ez seulles et magasins du proprietaire ou commission-

(1) Ce principe est relatif aux rapports entre le patron et les chargeurs; il est emprunté du fr. 3, § 1, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones*, &c.; des Rôles d'Oléron, articles 11 et 26; du Consulat, chapitres 64, 65 et 66 [XXIV, XXX et XXXI de mon édition]; et c'est le droit commun.

(2) Cette partie de l'article a pour objet de décider qu'une telle avarie ne sera pas réputée commune, et ne donnera pas lieu à la contribution. Mais il ne faut pas prendre d'une manière absolue l'expression que les assureurs n'y contribueront pas. Ce dommage ne peut être imputé à la faute du chargeur lui-même; il y aura donc lieu à réparation par l'assureur, mais subsidiairement, après que le chargeur aura épuisé son droit contre le patron par la faute duquel ce dommage est arrivé, ainsi que le décide la fin de l'article.

(3) Le sens de ce passage est que, lorsque le propriétaire des marchandises a éprouvé un dommage imputable au patron, il doit préalablement agir contre celui-ci; ce n'est que subsidiairement qu'il peut attaquer les assureurs, par la voie que le Guidon appelle *baraterie du patron*.

(4) Pour bien entendre ces derniers mots, il est bon de remarquer que la *baraterie*, c'est-à-dire, la faute ou le délit du patron, dont l'assureur ne devroit pas naturellement répondre et dont effectivement il ne répond pas dans la plupart des législations, s'il ne s'y est spécialement obligé, est mise par le Guidon à la charge des assureurs, comme on le verra chapitre IX, à condition qu'avant d'agir contre lui l'assuré fera ses diligences pour être indemnisé par le patron. Voir Émérigon, t. I.er, page 367, et t. II, page 151.

(5) L'article 10 des Rôles d'Oléron et 48 de la compilation de Wisby contiennent la même règle.

naire, dont pareillement l'asseureur court le risque (1) : mais aussi les charretiers et brouetiers sont responsables depuis qu'ils l'ont prise sur le quay, jusques à ce qu'elle soit à sauvement au magasin; car autrement elle n'est censée ni reputée avoir esté mise ez mains et possession de celuy qui les doit recevoir

VIII

En grains, vin, sel, conserves, figues, raisins, oranges, melasses, harenc, olives, et autres provisions de vivres, parce qu'il advient quelquefois, avant estre deschargées, qu'elles sont empirées, ou, se gardant dans le navire, s'eschauffent, aigrissent, fondent, empuantissent, coulent, se gastent l'une l'autre, l'asseureur ne porte nulle telle sorte d'avaries (2); mais *si*, par tourmente, ce que dessus fust advenu, par jet fait en mer, pillerie ou depredation, l'asseureur payera l'avarie, si elle excede pour le regard desdits vivres cinq pour cent.

IX.

Si le maistre du navire charge marchandises incompatibles, comme si au bas sous le premier tillac il y avoit raisins, alum, figues, ris, grains, sel, ou autres semblables danrées, et entre deux tillacs au-dessous du premier il charge vins, huiles, olives ou autre marchandise qui coule, et que par lesdits coulages la marchandise de bas fust gastée, appretiation sera faite du dommage lequel tombera sur le maistre, sans que l'asseureur y contribue (3).

X.

Parquoy les maistres du navire prendront garde que, pour accommoder leurs marchandises, ils mettent bas celles qui coulent, et dessus les plus seiches (4).

XI.

D'autre part, si en bas il y a marchandises incompatibles dont l'une gaste l'autre, ce n'est la faute du maistre du navire, s'il y a facteur ou commissionnaire dedans, present à la charge, mais du facteur, lequel y doit prendre garde, et ne permettre le melange des danrées incompatibles. Si le maistre de son chef les veut entremesler, le commissionnaire doit protester : alors, s'il survient empirance, elle tombe sur le maistre en desduction de son fret, autrement sur le marchand chargeur sans espoir de restor sur l'asseureur, parce que c'est sa negligence, ou de son commissionnaire, de laquelle l'asseureur ne respond (5).

(1) Le Guidon s'écarte encore du droit commun sur les assurances. La perte ou l'avarie des marchandises, dans le cas prévu ici, est un événement de terre dont l'assureur ne doit pas répondre. Voir Valin, t. II, pag. 75; Émérigon, t. I.er, pages 678 et 679, et t. II, pages 11 et 15.

(2) Ces avaries viennent du vice propre de la chose. Suivant les vrais principes et le droit commun, les assureurs n'en sont tenus qu'autant qu'elles auroient été le résultat de force majeure, ainsi qu'il est dit dans le reste du chapitre. Voir Valin, t. II, pages 13 et 76; Émérigon, t. I.er, page 390.

(3) Cette disposition n'est pas facile à concilier avec l'article 6 ci-dessus, qui met subsidiairement au compte de l'assureur le dommage dont l'assuré n'a pu être indemnisé par le patron, à moins qu'on ne suppose que le rédacteur a entendu réserver le recours subsidiaire. Voir Valin, t. II, page 75.

(4) Conforme aux chap. 70 et 71 du Consulat [XXV et XXVI de mon édition]. Voir Valin, t. II, page 75.

(5) La faute étant celle du facteur, représentant du propriétaire, celui-ci n'a pas de recours contre l'assureur, qui ne répond jamais des fautes de l'assuré. Voir Émérigon, t. I.er, page 365.

XII.

Les lamanages, touages, pilotages, suages, se payeront, sçavoir est, en marchandise de grand valeur deux tiers, en marchandise de peu de valeur, dont le fret vaudra autant que la marchandise, seront partagez par la moitié (1) : s'ils ne se peuvent accorder sur l'un ou l'autre reglement, le navire ou fret seront estimez, par aprez les marchandises payeront au marc la livre les susdites avaries.

XIII.

Pilotages sont derivez des pilotes qui se prenent par les maistres du navire, entrant ou sortant des havres, ou passans par des costes et passages dangereux.

XIV.

Lamanage est pris pour les barques ou petits bateaux qui vont au-devant des navires quand ils entrent au port pour leur aider; et il est dit lamanage, comme labourant, et travaillant à mener les navires avec cordes, crocs, harpins, avirons, et autres instrumens du navire dont s'aydent les barqueroles.

XV.

Suage est le coust des gresses, ou suif, qu'il faut pour dorer et suer le navire, quand il est prest à partir, afin qu'il coule et fende mieux les vagues.

XVI.

Touage est proprement ce qui est payé dans les rivieres pour haler les navires, et les conduire tousjours au fil de l'eau, qui se change toutes les marées de Rouen au Havre; en quoy sont compris les pilotes, pour eviter les sablons de Quillebœuf et les dangers du passage de Caudebec.

XVII.

Il y a guindage, qui est la charge et descharge des marchandises que font les compagnons, ausquels l'on fait quelque honnesteté, qui est reduite volontairement, sans en faire usage, à deux sols six deniers pour tonneau : de toutes les choses susdites l'assureur est exempt.

(1) Cet article est rédigé dans le système dominant à cette époque, que ces sortes de dépenses étoient supportées par les marchands dans la proportion fixée par les usages, comme on l'a vu article 13 des Rôles d'Oléron, et comme le porte l'article 19 ci-après. Aujourd'hui, presque partout, on les considère comme frais de navigation. Le chargeur n'en est pas plus tenu que le voyageur ne l'est de la nourriture des chevaux de la diligence qui le conduisent, ou de l'entretien du corps et des accessoires de cette voiture; c'est ce qu'explique très-bien le fr. 2, § 1, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*. Mais, que ce soit le patron ou le chargeur qui les paie, l'assureur n'en est pas tenu : il n'a pas contracté l'engagement de faire arriver les marchandises, mais de payer la perte qu'elles éprouveront en route. C'est ce que dit expressément l'article 17. Ces observations s'appliquent aux articles 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19 ci-après. Voir Valin, t. II, page 159; Émérigon, t. I.er, page 680.

XVIII.

Le marchand chargeur est sujet à toutes ces menues despenses; la marchandise d'autruy que l'on dit *marchandise passagere* n'est sujette au suage, touage, ny à la contribution des chausses ou pot de vin du maistre, si pour cause expresse le connoissement ne le contient.

XIX.

Derechef les lamanages, pilotages, touages, ne sont tousjours de necessité: le maistre du navire peut bien eviter tous ces frais extraordinaires, de sorte que, les mettant en compte, le marchand freteur (1) les peut rejeter, s'il ne luy appert estre loyalement payez : la contribution se fait en ce cas, non pas à la valeur de la marchandise, mais de ce qu'elle occupe de lieu en la nef, à tant par chacun tonneau.

XX.

Si par fortune de temps on fait perte de cables, ancres, voiles, masts, cordages du navire, la marchandise n'y est contribuable (2), mais tout ce dommage tombe sur le bourgeois de la nef (3).

XXI.

Mais si pour la salvation de la nef et marchandises (4), en cas de vents impetueux, grande tourmente, que sans fraude et deception il fust besoin couper cordages, masts, abandonner les voiles au gré du vent, faire jet des marchandises, ou des ustenciles du navire, ou si estans en rade fascheuse, entre les mains des pillars, l'on fust contraint de faire ce que dessus, la perte sera estimée sur les marchandises restantes, et sur le corps de la nef et apparans, ou sur le fret, à l'option du maistre; contribution en sera faite au sol la livre : s'entend que le compte du fret sera fait non seulement de la marchandise restante, mais aussi de celle qui est jettée; autrement le maistre du navire ne sera tenu contribuer, afin qu'il ne soit surchargé de double perte, sçavoir du fret de la chose jettée, et de la contribution au jet; mais au regard des asseureurs, sont tenus d'indemniser l'asseuré.

XXII.

Semblablement, si faisant jet les marchandises restantes souffroient dommage pour cause et raison du maistre, contribution sera faite comme dessus, soit qu'une portion

(1) Le Guidon appelle *freteur* le locataire du navire, que l'on nomme généralement *affréteur*.

(2) Conforme aux fr. 2, 3, 5 et 6 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*.

(3) L'accident étant avarie simple, les chargeurs ne contribuent pas; mais, si le navire étoit assuré, l'assureur doit réparer le dommage. Voir Valin, t. II, page 150; Émérigon, t. I.er, pages 602, 615 et 619.

(4) Il s'agit ici d'avaries communes, de pertes supportées, *communis periculi removendi causâ*. Elles donnent lieu à la contribution, conformément aux fr. 2, 3, 5 et 6 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu;* et comme de leur nature elles sont le résultat d'accidens, l'assureur en indemnise l'assuré. Voir Valin, t. II, pages 155, 175 et 181; Émérigon, t. I.er, pages 621, 622 et 649.

ou le tout soit gasté, sans avoir egard si le dommage intervenu seroit plus ou moindre que la contribution de la chose jettée : vray est si elle procedoit d'ailleurs, comme si la houle ou la vague avoit mouillé en quelque coin du navire la marchandise, sans sinistre, occasion du jet, il n'y aura contribution entre les susdites; les asseureurs nonobstant payeront les avaries de la mouilleure (1).

XXIII.

Le mesme ne sera observé pour le corps de la nef, parce que, si faisant jet elle a receu dommage, les marchandises ne contribueront pas audit dommage, d'autant que le maistre du navire reçoit profit à cause du fret, si ce n'est que les facteurs ou marchands passagers estans en la nef, pour prevenir plus grand orage, auroient tous consenti à la fraction du navire, pour toujours plus aisement sauver ladite marchandise, auquel cas tel degat sera avarie (2).

XXIV.

Si le foudre avoit endommagé le navire sans toucher à la marchandise, ladite marchandise ne doit rien; le mesme s'il a touché à la marchandise sans offenser le navire (3).

XXV.

Si l'un et l'autre a paty, chacun porte sa perte; mais celuy qui est l'asseureur portera à sa cote-part le dommage de ce qu'il aura asseuré (4).

XXVI.

En fait de contribution, les marchandises à fret ne contribueront pas seulement, mais aussi les marchands passagers, non à cause de leurs personnes, mais des pierreries, or, argent, ou precieuses danrées qu'ils porteront sur eux (5).

XXVII.

Sera faite l'estimation, non au regard de ce qu'ils occupent ou tiennent de place en la nef, mais à sçavoir de celles qui sont jettées au prix de la carguaison, et de celles qui restent au prix qu'elles valent en l'essence comme elles sont (6).

(1) On suppose dans la seconde partie de cet article, que l'avarie n'est pas le résultat d'un sacrifice pour le salut commun. Mais, comme elle provient d'accident, le chargeur, qui n'en peut demander contribution à l'armateur et à ses co-chargeurs, peut forcer son assureur à réparer la perte. Voir Valin, t. II, page 155.

(2) Voir Valin, t. II, page 190.

(3) Même observation que sur l'article 22. Voir Valin, t. II, pages 148 et 150; Émérigon, t. I.er, page 633.

(4) Voir ce qui a été dit sur l'article 22. Voir aussi Valin, t. II, pages 148 et 150; Émérigon, t. I.er, page 658.

(5) Ces principes sont ceux du Digeste, lib. XIV, tit. II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 2, § 2, et de l'article 35 des Rôles d'Oléron. Voir Valin, t. II, page 187; Émérigon, t. I.er, pages 643 et 644.

(6) L'objet de cet article est de déterminer les bases d'évaluation, pour opérer la contribution aux avaries. Ce n'est plus le cas prévu à l'article 12 du chapitre II, dans lequel il étoit question de l'évaluation des choses assurées. J'ai fait remarquer sur cet article qu'on y avoit mal-à-propos parlé de la différence des opinions sur les bases d'évaluation. Cette controverse n'a jamais eu lieu pour le contrat d'assurance, mais bien pour la contribution aux avaries, et c'est ici qu'elle trouve sa place. On a vu, t. I.er, page 239, combien les usages ont varié sur ce point. Les expressions du Guidon, *en l'essence comme elles sont*, rapprochées de ce qu'il dit dans le chapitre XII du titre II, constatent l'usage de Rouen, conforme au droit romain, Dig. liv. XIV, titre II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 2, 4 §, mais différent de celui qu'attestent les Rôles d'Oléron. Voir Valin, t. II, page 180.

XXVIII.

Si pour soulager le navire trop chargé, entrant au port et rade fascheuse, il convient descharger portion des marchandises en des barques et que les barques et les marchandises descendues en icelles se perdissent, elles seront aussi bien avarie comme le fret d'icelles. Au contraire, si les barques arrivent à sauvement, et le navire perit, la marchandise desdites barques sauvées ne contribuera; car ce qui est mis ès barques est au lieu de fret qu'il eust convenu faire, lequel ne vient point en contribution si le navire n'est sauvé, c'est-à-dire, ce qui est jetté, et le navire soit perdu, on ne contribuera et ne sera avarie, car il n'y a avec qui contribuer. Si aprés le jet la chose jettée est recouverte, elle ne contribue point, ains est restituée au propriétaire payant le sauvetage, non plus que ce qui est jetté ou mis aux barques sauvées le navire estant perdu (1).

XXIX.

Mais si le navire estant enfondré en un hable ou havre, et que pour le relever fust necessaire faire jet de marchandise, et qu'aprés estre levé suivant sa route il fust submergé, et qu'aucuns des marchands entremissent des plongeurs pour retirer le plus qu'on pourroit des marchandises, ce qui est retiré par les plongeurs contribuera au jet susdit; mais si long-temps il y auroit eu autre jet en pleine mer, ce qui est retiré par les plongeurs ne contribuera. La raison de la diversité est, qu'au premier cas le jet est pour relever le navire enfondré : au second, combien que le jet soit fait pour eviter plus grande tourmente, toutesfois il ne semble avoir esté fait pour la salvation, puisque le navire long-temps aprés a esté perdu (2).

XXX.

Les marchandises deschargées en barques pour transporter par la riviere, si les barques se perdent il n'y a contribution avec celles qui restent au grand navire, d'autant que ce n'est pas pour soulager le navire, mais seulement pour les transporter en la puissance du proprietaire : l'asseureur nonobstant court telle perte, sans qu'il puisse imputer qu'on les pouvoit transporter par terre, ou bien attendre quelque autre commodité (3).

XXXI.

Si, pour sauver le navire et marchandise, le maistre ou le marchand avoient promis à ceux qui fairoient le sauvage, la tierce partie ou la moitié de ce qui seroit sauvé, nonobstant telle paction (4) ils ne pourront estre contraints de payer la moitié,

(1) Conforme au droit romain, Dig. liv. XIV, titre II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 4. Voir Valin, t. II, pages 155, 195, 196 et 197; Émérigon, t. I.er, pages 614 et 616.

(2) Cet article, rédigé d'une manière un peu obscure, est conforme au droit romain, Digeste, livre XIV, titre II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 4, § 1. Il prévoit deux cas : 1.° Le navire est échoué, on fait jet pour l'alléger; on parvient à le dégager, et il reprend sa route dans laquelle il périt : les objets de ce premier jet qu'on pourra pêcher contribueront, car ce jet avoit sauvé le navire. 2.° En continuant cette route dans laquelle il périt, le navire a fait un second jet; les objets retirés du fond de la mer ne contribueront pas.

(3) Il n'y a pas lieu à contribution; mais c'est un accident dont l'assureur répond. Voir Valin, t. II, page 195; Émérigon, t. I.er, page 613.

(4) Même principe que dans l'article 4 des Rôles d'Oléron, et dans le chapitre 277 [CCXXXII de mon édition] du Consulat. Voir Valin, t. II, pages 466 et 557.

tiers ou quart du sauvage ; mais seront honnestement salariés de ce qui leur appartiendra, à l'estimation de gens à ce connoissans, ou par justice.

XXXII.

Ce qui est jetté, s'il est recouvert doit estre restitué à qui il appartient, parce que ce n'est pas chose abandonnée, comme varées, mais forceément mise à l'incertitude de la mer, qui ne prive le proprietaire du droit de la vendiquer entre les mains de celuy qui l'aura recouverte, payant le sauvage, à quoy est tenu prester aide et confort le juge du lieu (1).

XXXIII.

S'il y a coustume du pays au contraire, comme en aucuns endroits du pays de Bretagne, quiconque ne prend un bref ou certificat des juges en la vicomté de Lyon (2),

(1) Conforme au fr. 2, § 8, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu,* et à l'article 598 de la coutume de Normandie, pays dans lequel le Guidon a été rédigé. Voir Valin, t. II, pag. 197.

(2) L'usage auquel cet article fait allusion est développé dans un document transcrit à la suite de la *Très-ancienne Coutume* et dans les *Preuves de l'Hist. de Bretagne,* par D. Morice, t. I.er, col. 792. Le voici :

« Premierement, toute nef ou vesseaulx quand ils adventurent en la costiere de Bretaigne, tout est conquis ezdits contes, sans que nul homme ou marchant y prenge rien, si n'est ceux qui les saufvent, qui debvent avoir leur salaire [*al.* sauvement] selon [*al.* segond] qu'ils ont desservi : c'est assavoir s'ils vont à l'adventure de la mer loing les querre, ils ont le tiers ; s'ils ne perdent terre, ils n'auront que salaire competant au regart de justice [*al.* ils en ont salaire segond leur travail]. Et pour ce que le pays de Bretaigne est de si grand dangier qu'à peine par deux ans peut nef maréer qui ne vint en dangier de ladite seigneurie fut-il accordé entre ledit conte et toutes manieres de nefz par l'assentement du roy de France [*al.* du duc de Guyenne, et de tous les sujets du royaume de France], à la priere, requeste et supplication de tous les pays, que ledit conte met seaulx, lesquels sont appelés brefs, ès lieulx qu'il voult en son terrouer, et ainsi estoient tenus toutes les nefs qui chargeassent à la duché de Bretaigne jusques au reaulme d'Espaigne de prendre lesdicts brefs sur peine de ladicte nef perdre et tous les biens. Fut acordé pour ce entre lesdits només, quelque nef qui se avanturast a sondit terrouer, trouvant les brefs en tesmoignage du papier des lieux où les brefs seroient, ne doit ladite seigneurie rien prendre, ne souffrir que l'on praigne rien de ladicte nef ne des biens qui dedans soient, ne de la marchandise, sauve le droit des sauveurs, lequel est accordé affin qu'ils travaillassent à sauver les biens ; et par ces convenances de brefs sont assurées toutes manieres de nefs et marchandise, du droit et noblesse dudit prince. Et doivent monstrer à l'amirault ou son lieutenant les brefs de tous les voyages quels auront fait en une année toutes fois qu'il les voudra requerre ou autrement il peut tenir en poy fait. Et pour ce que le roi d'Espaigne ne ses portz ne furent mis soubz cette acordance, maréerent soubs la premiere condition ; ne aussi les Angloys au cas qu'ils vendroint chargés ou vuides de leur païs ; mais s'ils chargoint où les brefz sont, ils sont tenus de les prendre ; car s'ilz seroient sans lesdits brefz, ils sont à la volonté du prince, corps et biens. Ordonnance pourquoy le viconte de Leon a coustume et seaulx à Sainct-Mahé lesquenls sont appelez seaulx de conduit, non mie brefs, pour ce que ledit viconte estoit de trespas de la où il venoit toutes nefs assembler chargés et vuides affin que les ungs ne mettaissent ès autres pour ce qu'ilz estoient d'estranges contrées, fut acordé qu'il devoit tenir vesseaulx pour les garder et conduire en droit sa terre et ledit trespas et pour souffrir que toute maniere de gens puissent prendre vittaille a son terrouer ; pour ce fut acordé qu'il eust certaine somme pour les seaulx. Et au cas que nulle nef passeroit oultre sans prendre [*al.* vittaille a son terrouer] ne avoir les seaulx, elle auroit forfaict en corps et en biens, et pourroit ledit viconte la suivre quelque part que elle iroit et la mener o luy com chose forfaicte a justice a son terouer. Et sont tenus a monstrer tous les seaulx des voyages qu'ils auront fais pour années. et par ainsi est tenu ledit viconte de tenir lesdits vaisseaux et faire son pouvoir de leur porter paix audit trespas audit son terrouer et cest son droit depuis que homme a memoire, depuis que les seigneurs de Bretaigne ont conquis ladite viconté. Et sont les deux noblesses au prince, et depuis que ladite noblesse fut toute au prince, a voulu que les Espaignols et aultres qu'ils puissent prendre port a terre sans avanturer, chargez ou a charger d'estrange pays que là où les brefz seront, sauve à eulx demander les brefz dedans la tierce marée, empres avoit getté au port leur ancre en terre et fait les aller querre quelconques part qu'ils seront au cas qu'ils ne passeront par les ras Sainct-Mahé ; mais, au cas qu'ils en passeront, ils ne seront mise sauve par telle volunté et maniere. »

que le vulgaire dit *parler aux Hebrieux*, au lieu de dire *un bref*, et le navire se perd ou submerge en la coste, le tout est applicable au seigneur du lieu; en prenant le bref, ils evitent la confiscation : partant seront tenus tous les maistres de navire suivre la coustume des lieux, prendre tous congés, certificats et brefs, faire les hommages qu'il conviendra, et payer les droits où ils seront deubs, sur peine de respondre en leur corps et biens des dommages qui surviendront.

XXXIV.

Revenant au jet, la premiere chose qui doit estre jettée seront les ustenciles de la nef, comme vieux cables, ancres, fougon ou foyer à faire et tenir le feu, artillerie, qui sont de peu de service, pesent neantmoins beaucoup; par aprés les coffres et hardes des compagnons (1) : si pour cela le navire n'est allegé de tourmente, seront aprez jettées les marchandises d'entre deux tillacs; et s'il faut venir à celles d'en bas, et qu'il y ait huiles entre les marchandises, sera la premiere prise, parce qu'ordinairement elle appaise (2) et adoucit la tourmente de la mer.

XXXV.

Aprés la tourmente passée, et les dommages souferts, le maistre, pour restaurer son navire, peut prendre argent sur la quille, vendre de la marchandise au prix de la carguaison, ce que ne luy sera permis en autre cas; car s'il en prenoit, il la payeroit au prix qu'elle vaudroit en son dernier reste (3).

XXXVI.

S'il est fait vente par le maistre ou equipage pour la salvation du total, comme aucune fois il advient, ils seront accomplis, et la despense d'iceux mise sur la nef, et la marchandise selon l'ordre susdit (4).

XXXVII.

Au chapitre du devoir du greffier, il est traité de la repartition des avaries : maintenant il faut toucher dans quel temps ils se devront notifier, afin de couper

(1) Voir Valin, t. II, page 176; Émérigon, t. I.er, page 608.

(2) Cette disposition tient à l'opinion que l'huile calmoit la fureur des flots, attestée par Pline, *Hist. nat.* lib. II, cap. CIII ou CVI, selon les éditions. Ce n'est point ici le lieu d'entrer dans une discussion scientifique étrangère à mon sujet. On peut consulter sur ce point de physique les commentateurs de Pline, surtout les notes de l'édition donnée par M. Lemaire, dans sa collection de *Classiques latins*, Pline, t. I.er, page 450.

(3) Cette faculté est accordée au patron par les articles 1 et 22 des Rôles d'Oléron, par le chapitre 106 du Consulat [LXI de mon édition], et par les articles 13, 35, 45, 68 et 69 de la compilation de Wisby. Mais le mode de paiement n'est pas le même ici. On en trouve le développement dans l'article 4 du chapitre XVIII. Voir Émérigon, t. II, page 432.

(4) Cet article prévoit un cas différent du précédent. Ici l'on suppose que la nécessité du salut commun a exigé la vente, et l'on déclare qu'il y aura contribution; dans l'article précédent, il s'agissoit seulement de faire au navire des réparations auxquelles les chargeurs ne sont pas tenus de contribuer, d'après le fr. 2, § 1, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*.



chemin à tous debats qui en pourroient survenir (1) : l'asseuré sera tenu de notifier à ses asseureurs les avaries de la marchandise, à sçavoir pour chose advenue au Havre, Dieppe, Fescanp, Honnefleur, dont la charge aura esté faite en l'un desdits havres, quinze jours aprés la descharge, durant lequel temps il fera sommer les asseureurs de voir le dommage, assister à l'estimation, s'ils voyent que bien soit : s'ils ne se trouvent, ou ne se veulent trouver aprés l'assignation faite à domicile, le marchand fera dresser ses attestations et les estimations, pour ensemblement avec les connoissemens et carguaisons faire dresser le repartissement, et le tout communiqué à six sepmaines, ou bien deux mois aprés la descente ausdits asseureurs, pour estre procedé suivant le reglement contenu ausdits chapitres : pour asseurance faite à Rouen ou à Paris, seront pris quinze jours d'avantage; si l'avarie apert en la charge ou descharge faite, au pays de Flandre, Angleterre, Bourdeaux, basse Normandie, Bretagne, dont l'asseurance sera faite à Rouen ou à Paris dedans trois mois; et d'Espagne, Portugal, Barbarie, Moscovie, Noorvegue, et semblables lieux, dedans six mois; et de Marseille, coste d'Italie, Brazil, Guinée, Castel de mine (2), et autres tels lointains voyages, dedans un an : ledit temps passé, ils ne seront recevables (quelques excuses qu'ils proposent) à donner avaries en compte.

CHAPITRE VI.

Des Rachapts ou Compositions.

I.

Les navires et marchandises estant depredées par pillars ou escumeurs de mer, soy disans amis, confederés, ou ennemis declarez, l'on a coustume de poursuivre le rachapt, ou faire composition; si elle est effectuée, elle est avarie en principal, mises et autres accessoires sur la valeur du navire ou fret, et sur la marchandise, comme il a esté dit au dernier traité. Mais si le pillart derobe portion de la marchandise, et qu'il laisse aller le reste, ce qui est robé n'est avarie (3) : car la perte tombe sur celuy à qui elle appartient; s'entend si dans la nef il y a marchandise appartenant à d'autres; car qui perd, perd : mais, au regard des asseureurs, sera reparty sur le reste de la marchandise de celuy à qui appartient celle qui est depredée, laquelle estoit asseurée. Le mesme sera si le pillart robe cables, armes, vivres, munitions, ou autres choses du navire, le dommage sera sur le bourgeois ou proprietaire de la nef, sans que la marchandise y participe : toutesfois, si portion d'icelle ou quelques ustanciles du navire auroient esté concedés pour eviter plus grand ravage, le tout sera reparty comme rachapt et composition.

(1) De tout temps on a senti la nécessité de mettre un terme à des demandes dont il n'est pas facile de vérifier le juste fondement après un long temps. On a vu, t. I.er, pages 29 et 130, que le titre v du livre XI du Code de Justinien, avoit fixé aussi des délais dans un cas analogue. Voir Valin, t. II, page 140; Émérigon, t. II, pages 262, 265 et suivantes.

(2) C'est le fort de la Mine fondé par les Dieppois. Voir de Guignes, *Mémoires de l'Acad. des inscript. et belles-lettres*, t. XXXVII, page 521.

(3) Conforme au droit romain, Dig. livre XIV, titre II, *De lege rhodia de jactu*, fr. 2, § 3. Voir Valin, t. II, page 154; Émérigon, t. I.er, page 629.



II.

Les maistres de navire perdent leur fret de ce qui est robé, perdu, ou depredé (1); mais si par connivance qu'ils pratiqueront avec les pillars, ou si par leurs supplications ils fissent tant envers iceux, qu'ils obtinssent quelque portion de la marchandise en lieu de leur fret, seront nonobstant tenus de la restituer à qui elle appartient, payant le fret de ce qui est restitué (2): semblablement, s'ils sont payez par les pillars de leur fret, ils rapporteront les deniers qui seront repartis au marc la livre sur la valeur de la marchandise robée, et fret.

III.

En rachapts ou compositions sera observé ce reglement : si le navire est en lieu que le maistre puisse donner avertissement de son infortune à son marchand, et que sans danger, à cause du sejour, il peut attendre la reponse, il ne doit payer la composition, et se hazarder derechef à la mer, jusques à ce qu'il ait avis de son marchand chargeur, lequel communiquera le tout à ses asseureurs, afin d'avoir le consentement, et nouveau pouvoir de pourchasser et conclurre, ou ratifier le rachapt, selon que la necessité le requerra : mais, s'il est en lieu dont il ne puisse donner avis si promptement, qu'il y ait danger à la demeure, le maistre du navire prendra le conseil de sept les plus suffisans de son equipage; s'ils trouvent que, pour le bien et profit de la marchandise et nef, il faille faire ledit rachapt pour eviter la perte totale, ils pourront, en telle necessité, composer jusques à la concurrence de vingt-cinq pour cent, que les asseureurs seront tenus courir, encore qu'ils n'aient donné leur consentement.

S'il n'y a asseurance faite, le marchand chargeur sera tenu d'accepter et payer les lettres d'eschange qui pour ce seront remises sur luy, à la raison desdits vingt-cinq pour cent, et à la valeur de sa marchandise : les bourgeois de la nef fourniront semblablement vingt-cinq pour cent à la valeur de leur navire, ou total fret, ou y renonceront; le tout à peine de payer tous les depens, dommages et interests du change ou rechange, protestations et courses: s'il y a asseurance, combien que la lettre d'eschange s'adresse au chargeur, toutesfois les asseureurs seront tenus nantir chacun les vingt-cinq escus pour cent des sommes qu'ils auront asseurées, sauf par aprés à compter exactement, s'il y a plus ou moins pour la repartition de ce qu'il faut pour la contribution du navire et marchandises, afin que rien ne retarde le payement (3).

IV.

Le mesme sera permis au facteur ou commissionnaire qui va pour la conduite ou

(1) Conforme au droit romain, Dig. liv. XIX, tit. II, *Locati conducti*, fr. 15, § 6.

(2) Le pirate n'ayant pas acquis légitimement, le véritable propriétaire peut toujours revendiquer. C'est la conséquence du principe consacré par le Digeste, liv. XLIX, tit. XV, fr. 19, § 2, et fr. 24, *De adquir. rerum dominio*. La déclaration du 22 septembre 1638 étend même ce droit de revendication aux choses prises par l'ennemi, encore qu'un corsaire régulier ne soit pas pirate. Voir Valin, t. I.er, page 626, et t. II, page 154; Émérigon, t. I.er, pages 223 et 465.

(3) Cet article et les suivans présentent un assez long détail de règles fort équitables sur les rachats et compositions, dont la plupart sont en vigueur. Le Consulat de la mer contenoit aussi quelques règles à ce sujet, comme on l'a vu page 208 de ce volume. Mais la théorie du Guidon est plus claire et plus complète. Voir Valin, t. II, page 138; Émérigon, t. I.er, pages 465, 472 et 484.

negotiation de la marchandise, pourveu qu'il n'y ait suspition de dol et fraude, et qu'ainsi le faire il fust de besoin pour la salvation du reste (1).

V.

Pourront en autre cas faire frais ou avaries pour la recuperation, ameliorissement, reintegration de la marchandise jusques à dix pour cent, sans le consentement dudit proprietaire et asseureur, pourveu que lesdits frais soient necessaires, utiles et profitables, et qu'ils fussent faits en lieu d'où il ne se peut donner si prompt avis, ou qu'il y eust danger au retardement : de tout il sera fait attestation valable, pour repartition estre faite selon l'ordre susdit.

VI.

Si l'avarie excede dix pour cent, et qu'il fust de besoin vendre portion de la marchandise ja gastée pour eviter plus grande ruine, et qu'il n'y eust moyen d'en avertir le proprietaire, la necessité le requerant, le maistre du navire fera sa requisition en jugement pardevant le juge royal, pour estre deputé quelqu'un avec luy pour verifier et vendre la marchandise : de tout il raportera procez verbal, tiendra compte, et sera responsable par corps de ce qu'il aura negocié.

VII.

Revenant aux prises de navires, si le patron est contraint d'abandonner (2) son navire et marchandise, et neantmoins il y ait espoir le pouvoir retirer par quelque rachapt ou composition, il en conferera avec son marchand, et le marchand avec ses asseureurs : lors, d'un commun accord, ils donneront ordre, le plus promptement qu'ils pourront, de renvoyer le mesme maistre, ou quelque autre personne pour luy, ou bien adresseront la commission à qui ils verront bon estre : en ce cas le maistre est tenu de contribuer à l'equipolant de son fret ou valeur de la nef. D'autre part, si le pillart laissoit aller le navire, et qu'il eust seulement retenu la marchandise dont le rachapt fust poursuivy comme dessus, le maistre sera tenu à la contribution, à la raison de ce qui luy peut revenir de son fret des marchandises, et fournir de navire suffisant pour la recharge d'icelles, comme il sera dit au traité de baraterie. Si le patron, aprés la sommation ou protestation faite, est refusant de rachapt ou recharge, il sera privé de son fret; mais, contribuant, il sera payé jusques au lieu où il aura esté pris, soit fret qui luy soit deû à cause de la charte-partie passée, ou fret passager : s'il fournit d'un autre navire pour la recharge, il sera payé de son total fret, suivant le contenu de sa premiere charte-partie ou connoissement.

VIII.

Mais si par composition, sentence de justice, ou arbitrale, le marchand chargeur a esté condamné payer au depredateur le fret de ce que doit la marchandise pour

(1) Voir Émérigon, t. I.er, page 484.

(2) Ce passage fait probablement allusion à l'article 5 de l'ordonnance sur l'amirauté de France de 1400, qui défend aux capitaines d'abandonner leur navire par la seule crainte de l'ennemi. Voir Valin, t. I.er, page 628, et t. II, page 138; Émérigon, t. I.er, pages 465, 629 et 649.

quitter le navire, rapportant attestations, les marchandises restituées sont quittes du fret, jusques au lieu où elles ont esté depredées.

IX.

En resolution, le navire et marchandise estant depredés, s'il y a espoir de recouvrance, le chargeur sera tenu demander le consentement à ses asseureurs, s'il est en lieu et place où sans peril de retardement il le peut faire, sinon il suivra l'ordre susdit, fera sommer le maistre de contribuer, et l'un et l'autre, sçavoir est le maistre et l'asseureur seront tenus respondre clairement du faire ou du laisser à la premiere sommation faite à personne, ou sur le second defaut de l'assignation faite au domicile, sans tergiverser, user de response ambiguë : car, pour le fait du maistre, sa response incertaine equipollera refus de contribuer, partant sera privé de son fret : l'asseureur au contraire, sa taciturnité ou douteuse response, l'abstiendra à payer les frais et principal du rachapt : d'autant que, s'il ne veut contribuer, il doit declarer qu'il se contente de la perte du principal; s'il ne le declare, l'on suppose que tacitement il preste son consentement; ce qui s'observera en pareil cas, pour ce que les matieres d'asseurances doivent promptement s'expedier comme très-provisoires, specialement en rachapts ou compositions, d'autant que chacun moment de temps apporte changement de nouvelles de perte ou gain : aussi il ne seroit pas de raison que le marchand chargeur attendist l'evenement de la chose, la resolution du faire ou du laisser (1).

CHAPITRE VII.

Des Delais ou Delaissemens.

I.

Il est en liberté du marchand chargeur faire delais (2) à ses asseureurs, c'est-à-dire, quitter et delaisser ses droits, noms, raisons et actions de la proprieté qu'il a en la marchandise chargée, dont il est asseuré, quand il advient naufrage du tout ou de partie, ou bien avarie qui excede ou endommage la moitié de la marchandise, quand il y a prise d'amis ou d'ennemis, arrest de prince, ou tel autre destourbier en la navigation, ou telle empirance en la marchandise, qu'il n'y ait moyen l'avoir fait naviger à son dernier reste, ou qu'elle ne valust le fret ou peu de chose davantage.

Le delais n'est de necessité, mais depend de la volonté du marchand chargeur, duquel il peut user comme d'extreme remede, quand par son travail il n'a sceu remettre ny recouvrer ce qui estoit perdu, ou en voye de perdre.

(1) Voir Valin, t. II, page 138; Émérigon, t. I.er, page 405.

(2) Dans la règle, l'assureur ne doit réparer que la perte éprouvée par l'assuré, et l'action de délaissement au profit de ce dernier semble contraire à la nature du contrat. Mais l'expérience apprit bientôt que, dans certains cas, une perte considérable devoit être considérée comme totale, parce que la spéculation de l'assuré étoit détruite; qu'un événement de nature à entraîner très-probablement la perte devoit être considéré comme perte réelle. En conséquence, l'assuré a été admis à déclarer à l'assureur qu'il lui cédoit tous ses droits, toutes ses chances, toutes ses prétentions au recouvrement des objets frappés par l'accident, et à exiger le prix de l'assurance comme si ces objets eussent été perdus. Telle est l'origine de la faculté de délaissement dont on ne trouve pas de trace dans les premières ordonnances de Barcelone. Cet article, ainsi que le quatrième, déclare que l'assuré a seul le droit d'option. Voir Valin, t. II, pages 91 et 95; Émérigon, t. I.er, pages 441 et 453, et t. II, pages 173, 177, 186 et 194.

II.

Recevant le marchand avertissement d'aucune chose susdite, et s'il est certioré par bons avis de la perte ou naufrage, sans espoir de recouvrance, il ne doit consulter s'il fera son delais ou non, mais le doit signifier (comme il sera dit au chapitre du devoir du greffier) pour deux mois du jour de la signification, esperant recouvrer les sommes asseurées; et nonobstant dedans ledit temps, ou plustost si faire se peut, communiquera ses carguaisons, connoissemens, attestations de la prise ou perte, aux asseureurs (1).

III.

Sur ce, se forme une dispute non decidée : sçavoir, si le seul acte de delais est suffisant aux asseureurs pour recouvrer les marchandises depredées, ou qui sont encore en essence entre les mains des ennemis ou des pillards, ou s'il est besoin de mandement special ou de procuration, veu que la cession ou delaissement emporte transport de tous droits (2).

Aucuns disent que le plus souvent les asseurances, specialement des estrangers, se font par mandataires ou commissionnaires, et ce par vertu des simples advertissemens que leur donnent les propriétaires par lettres; et si par faute de bailler procuration l'asseureur fondoit ses exceptions, il s'ensuivroit que le commissionnaire qui n'est delegué que pour icelle passer, ayant son proprietaire residant en Espagne, Portugal, Barbarie, ou Italie, auquel il ne peut donner advis, et avoir response au plus tost que dedans deux mois, pourroit estre privé du recouvrement des choses asseurées.

Contre cela les autres respondent : Si un commissionnaire a le pouvoir de faire le delais, la perte advenant, il doit avoir le pouvoir de passer la procuration, veu que c'est moins passer procuration que faire l'asseurance et delais, lequel equipole à un transport s'il est en forme autentique; car le delais se fait par un sergent royal, par le greffier des polices, ou par les tabellions ou notaires, au domicile des asseureurs, sans connoissance de cause; aucuns des asseureurs seront absens, autres respondront qu'ils garderont de se mesprendre, ou qu'ils ont ouy l'exploit fait sans assignation pardevant aucun juge, cela demeure pendu au croc jusques aux deux mois que le temps du payement vient, alors forment des procez sur des exceptions et fins de non-recevoir, que, par faute de bailler la procuration, rien n'est recouvert ny poursuivy, combien qu'il y eust eu moyen; que le delais porté par l'exploit du sergent n'est valable que par devers les nations estrangeres, pour reclamer la proprieté d'une marchandise chargée sous le nom d'autruy, sans son special mandement.

Or combien que cela soit demeuré indecis entre les marchands, il y a plus d'appa-

(1) Voir Valin, t. II, page 92; Émérigon, t. II, pages 262, 263, 278, 297.

(2) La discussion dans laquelle entre le Guidon, prouve qu'on n'entendoit pas encore très-bien la théorie du délaissement, et que, tout en reconnoissant les avantages de cette mesure, on cherchoit à l'expliquer par les règles du droit commun. Le contrat d'assurance, disoit-on, n'est pas une vente faite par l'assuré à l'assureur des choses assurées; nul ne peut devenir propriétaire d'une chose que par acte translatif de propriété; on ne peut disposer que de ce dont on est propriétaire. De là on concluoit que l'assureur devoit avoir une procuration de l'assuré pour disposer des choses que ce dernier lui délaissoit. L'usage a simplifié cette théorie; la déclaration de l'assuré, pourvu qu'il soit dans le cas où le délaissement est autorisé, investit l'assureur de la propriété des objets délaissés. Voir Valin, t. II, page 123; Émérigon, t. I.er, pages 304, 329, et t. II, pages 86, 99, 178 et 190.

rence aux derniers, que l'asseuré ou son commissionnaire soit tenu bailler du jour du delais en trois jours la procuration, et la passer sous le nom de celuy des asseureurs interessé pour la plus haute somme.

Cependant l'asseuré ou son commis fera faire l'attestation qu'il doit fournir (comme il a esté dit) de la perte, prise ou naufrage, justifiera la carguaison et la qualité ou quantité, et coust des marchandises chargées, le connoissement ou reconnoissance de la charge d'icelles au navire, et ce dedans deux mois : et ne sont tenus les asseureurs au payement que cela ne leur ait esté baillé, ou mis au greffe des asseurances.

IV.

Quand le navire est pris ou jetté à la coste par tourmente en pays estranger, et qu'il y a quelque espoir de recouvrance du tout ou en partie, il est en liberté de l'asseuré de faire ses delais, ou autrement s'arrester à protestation; et quelque poursuite ou adjonction qu'il donne aux asseureurs, cela ne luy portera de prejudice que par aprés il ne fasse son delais (1).

V.

Les poursuites se feront selon l'ordre prescrit au traité des rachapts (2) et compositions, et sera adjousté que, pour le bien et l'utilité du navire et marchandise, il est plus expedient de commettre la poursuite au proprietaire, s'il la veut entreprendre, pour ce que, outre qu'il y court ordinairement bonne somme pour laquelle il est contribuable, il doit estre naturellement plus enclin à la recouvrance que nul autre.

VI.

S'il est refusant de ce faire, il passera procuration pour faire la poursuite à celuy qui est asseureur de la plus grande somme, soit qu'il la veuille ou non. Toutesfois, si volontairement aucun des autres asseureurs vouloit entreprendre la charge, du consentement de tous ou de la plus part, luy sera baillée, pourront l'un ou l'autre substituer un facteur, envoyer un procureur aux despens de la chose, pour moyenner la recouvrance. Seront tenus les asseureurs, mesme le marchand chargeur, à la raison de ce qu'il court, faire avance de deux ou trois pour cent, plus ou moins, pour les premiers frais : et en cas que par aprés il fust pris argent au change sur celuy qui auroit pris ladite charge, seront tenus les autres au mesme temps du payement apporter leurs cotes-parts en la maison de celuy qui a pris le negoce en main ; aprés un simple avertissement ou sommation, au refus ou defaut de le vouloir payer, il sera permis de prendre argent au change ou à l'interest sans autre formalité, aux despens des refusans ou dilayans : le mesme sera fait si le marchand chargeur a pris sur soy la poursuite.

Si le navire ou marchandise sont en arrest de prince, hors le fait de la guerre, aprés avoir fait voile et sorty du port, le marchand chargeur pour ce ne fera delais, mais fera recherche de sa marchandise, comme il sera dit au traité de baraterie de patron (3).

(1) Voir Valin, t. II, page 91 ; Émérigon, t. II, page 263.
(2) C'est le chapitre VI ci-dessus, qu'on désigne ici mal-à-propos sous le nom de *traité*.
(3) C'est le chapitre IX ci-après, désigné aussi improprement sous le même nom de *traité*.

Si le prince a affaire et qu'il print portion ou le tout de la marchandise, il ne pourra si-tost faire delais, mais sera tenu d'attendre six mois, dedans lequel temps il fera ses poursuites pour recevoir le payement. Si dans ledit temps il ne peut, il pourra faire son delais, et sera aussi tenu d'attendre le mesme temps pour la charge, excepté en marchandises perissables et grossieres, comme vins, fromens, grains, vivres, qui n'ont que certaines saisons, l'asseuré ne sera tenu d'attendre tel temps, mais donnera incontinent avertissement à ses asseureurs, fera ses poursuites pour avoir main-levée de sa marchandise, et pour recevoir son navire : s'il ne peut si promptement, il pourra faire delais six semaines aprés l'arrest, afin de donner ordre à vendre ou à profiter lesdites marchandises avant qu'elles s'empirent du tout (1).

VII.

S'il y avoit portion de la marchandise gastée, autre portion sans dommage, le marchand chargeur pourra faire son delais de la gastée (2), et reserver celle qui est saine; autrement il fera estimer le dommage, ou vendre au comptant la gastée par authorité de justice, dont il fera faire les attestations et appretiations, pour le dommage estre reparty aux asseureurs, comme il a esté dit au chapitre des avaries.

VIII.

En fruicts, sel, grains, victuailles et autres provisions, delais ne se pourra faire de portion d'une espece, sinon du tout, comme si une portion de raisins estoit gastée, et que l'asseuré voulust faire delais de ce qui est gasté, et reserver ce qui est sain, il ne pourra, mais faudra qu'il fasse delais de toute l'espece (3).

IX.

Si en une mesme carguaison il y a diverses especes ou sortes de marchandises, si l'une est gastée, l'autre saine et preservée d'empirance, il pourra faire delais de la gastée en fruicts et victuailles, si elles viennent hors de saison, ou qu'il y eust grand rabais, et pour quelque detourbier ou infortune il fust avenu avarie à la marchandise, pour ce le marchand chargeur ne prendra pretexte de faire delais si l'empirance n'estoit universelle, et qu'elle fist perdre vente de la marchandise, et qu'elle excedast cinquante pour cent. Mais ce qui se trouvera sain et entier, le marchand chargeur sera tenu le recevoir, parce que l'asseureur promet bien indemnité du principal, se soumet aux avaries, mais il ne pactionne pas du profit ou perte sur la marchandise estant arrivée au port de salut (4).

X.

Pareillement le marchand chargeur ne pourra delaisser les marchandises cy-dessus

(1) Voir Valin, t. II, page 123; Émérigon, t. I.er, page 535, et t. II, pages 271, 275.
(2) Cette faculté de délaisser la partie avariée et de conserver le reste est contraire à la nature du contrat. Elle n'a pas été suivie dans la pratique générale. On peut, en comparant cet article avec les suivans, reconnoitre que les principes de l'auteur du Guidon n'étoient pas bien fixés. Voir Valin, t. II, page 102; Émérigon, t. I.er, page 365, et t. II, page 214.
(3) Voir Valin, t. II, page 102; Émérigon, t. I.er, page 214.
(4) Voir Valin, t. II, page 182; Émérigon, t. I.er, page 214.

declarées aux maistres de navire pour leur fret, si l'empirance estoit procedée du degast qui survient de soy-mesme, ou pour le grand rabais du prix qui survient le plus souvent aprés les saisons passées, comme en figues, raisins et harenc, aprés Pasques; ou pour la trop grande abondance, comme en grains, vin ou sel, nonobstant qu'en sel autrefois il se soit pratiqué (ce qui est contre raison) si par clause expresse cette option n'avoit esté reservée en la charte-partie (1).

XI.

Marchandise contenue en futaille, comme vins, huiles, olives, melasses, et autres semblables especes, si elles ont tellement coulé que les futailles soient vuides, ou presque vuides (2), le marchand chargeur les pourra delaisser pour le fret avant que les mettre en terre; partant soient advisez les maistres quand ils recevront les futailles, qu'elles soient bien reliées et conditionnées. L'asseureur n'est tenu au coulage (3) : vray est que si par tourmente elles avoient esté tellement pressées qu'elles eussent jetté les fonds hors, fussent abattus et enfondrez, pourveu qu'il n'y ait mauvais arrumage, la perte sera avarie sur les asseureurs, le maistre en perdra son fret.

XII.

Si aprés l'an et jour expiré, à compter du jour du departement du navire, le chargeur n'auroit eu nouvelles de son navire, soit que les pilotes se fussent fourvoyez des lignes de leurs compas ou astrolabes, pris route pour route, ou que par leur imperitie ils eussent failly à remarquer la hauteur du soleil, ou l'aspect du lieu auquel ils se proposent d'aller, et par ce moyen tournent çà et là, et qu'ayant passé le terme dedans lequel ils devoient estre de retour, ou que de fait ils se fussent perdus en plaine mer dont l'on ne peut avoir de nouvelles, l'on a accoustumé que le marchand puisse faire delais, l'an et jour expiré; ce qui sera observé aux lointains voyages des Indes, Perou, Castel de mine, Canibales, et autres lointaines navigations des mers du Levant, ou du destroit de Gilbartar et coste d'Italie, ce terme sera prolongé de six mois, qui est dix-huict mois (4).

Aussi aprés que le delais sera fait, si le navire arrive par aprés à port de salut, l'asseureur recueillera à sa part et portion le profit de la navigation, sans que le

(1) Il ne s'agit plus ici du contrat d'assurance et du délaissement qui a fait l'objet des articles précédens. On décide un point qui au surplus ne fait aucune difficulté, relatif aux rapports entre le patron et les chargeurs. La dépréciation des marchandises, arrivée par leur vice propre ou par toute autre cause qu'on ne peut imputer à la faute du patron, ne dispense point d'en payer le fret. Si l'on s'en rapportoit à un passage de Tite-Live, liv. XXX, chap. XXXVIII, on pourroit croire que, dans un cas semblable, le chargeur avoit droit d'abandonner la marchandise pour le fret. Mais il ne paroît pas que ce principe ait été admis par les jurisconsultes romains dont les ouvrages sont extraits dans le Digeste. Voir Valin, t. I.er, page 635.

(2) Cet article est relatif et au contrat d'assurance et au contrat de charte-partie intervenu entre le patron et les chargeurs. Sous le rapport du contrat d'assurance, les pertes dont il s'agit ici sont à la charge des assureurs, si elles résultent d'accidens de la navigation : sous le rapport du contrat de charte-partie, le chargeur n'en doit pas le fret, parce que le chargement qu'il avoit sur le navire n'est pas parvenu à sa destination; ce qu'il a chargé, ce ne sont pas des tonneaux vides, mais le liquide contenu dans ces tonneaux. Voir Valin, t. I.er, page 638; Émérigon, t. I.er, page 391.

(3) L'édition de Cleirac porte, *est tenu au coulage;* ce qui est évidemment une faute que n'offrent point les autres éditions.

(4) Les articles précédens et quelques autres traitoient du délaissement en cas de perte réelle. Il s'agit ici de la perte présumée par le défaut de nouvelles pendant un long temps.

marchand chargeur y puisse rien demander, sinon à la raison de la portion dont il ne seroit asseuré.

Par ce mesme reglement, les avaries, ressortimens, repetition de ce qui est trop asseuré, et autres repartitions touchant le fait des asseurances, n'auront lieu, si dedans l'an et jour elles ne sont poursuivies, par demande faite en jugement contradictoire, et qu'il ne soit verifié de la dependance, pour oster les abus des sommations et protestations simples sans assignation, qui peuvent causer une infinité de procez à des heritiers où jamais il n'y auroit fin (1).

CHAPITRE VIII.

Des Attestations.

I.

Cy-devant a esté traité des avaries, rachapts, compositions et delais, en quoy il a esté fait mention qu'il estoit besoin fournir d'attestations valables, par lesquelles neantmoins il se commet de grands abus, veu que, par le moyen d'icelles, les patrons des navires rejettent tous les accidens sur la tourmente et cas fortuit, pour affranchir leur nef de la contribution des avaries; mesme les marchands chargeurs qui ont les maistres de navire à leur devotion, les font dresser à leur fantaisie; parquoy à l'avenir lesdits maistres ne seront croyables, ny leur equipage, au simple rapport qu'ils font au premier bureau de leur descente (2).

Mais, si la periclitation, naufrage, rachapt et composition, ou avarie, se peut faire attester par autres moyens que par la deposition de l'equipage (3), ce sera le plus seur; d'autant que le temoignage de l'equipage est toujours suspect pour la part qu'ils ont au fret. Toutesfois, defaillant autre preuve, faut considerer si des compagnons les uns sont au tiercement, autres à loyer; la deposition de ceux qui sont au loyer sera preferée et prise, sommation prealablement faite au facteur ou commissionnaire de celuy auquel appartient la marchandise, à ce qu'il soit present à la jurande, et luy sera licite bailler articles pour les examiner. S'il n'y a facteur ou commissionnaire, sera tenu le maistre communiquer sa requeste au substitut du procureur general du Roy pour y garder l'interest des absens.

Si c'est le marchand chargeur qui fait faire l'attestation au Havre, Dieppe, Fescamp et Honnefleur, il fera sommer les asseureurs de se trouver, ou procureur pour eux, au jour prefix, à voir faire les attestations.

Car, si le marchand ou l'asseureur les veulent debatre, requerir en faire d'autres, ou recoler les temoins, le juge ordonnera selon que le cas requerra; mais il ne laissera

(1) Ce dernier alinéa n'est plus relatif aux deux précédens; il a pour objet les prescriptions au profit des assureurs. Voir Valin, t. II, pages 110, 130, 133; Émérigon, t. II, pages 84, 106, 107, 237, 263 et 266.

(2) Cette disposition se réfère à l'obligation d'un rapport, imposée au capitaine par l'article 25 de l'ordonnance de 1584. Elle a pour objet de régler les relations entre les patrons et les chargeurs; mais, dans la suite, l'article prévoit aussi comment les assurés doivent justifier la perte aux assureurs.

(3) Le Consulat, chap. 99, 224 et 225 [LIV, CLXXIX et CLXXX de mon édition], contient les mêmes principes et admet le témoignage des matelots en cas de jet, naufrage et autres semblables accidens, disposition qui, elle-même, a pu être empruntée à la const. 2 du titre V du livre XI du Code de Justinien. Voir Valin, t. I.er, page 284, et t. II, page 134; Émérigon, t. II, pages 86, 88, 91 et 94.

à tirer outre sur la premiere information, à la provision pour le fret, ou sommes asseurées en la forme cy-dessus dite.

CHAPITRE IX.

De Barat, Baraterie, et de l'Arrest de Prince.

I.

Barat ou baraterie (1) de changement de patron est le changement qui se fait des maistres de navire, voyages, escales, restes, havres, malversations, roberies, larcins, alterations, deguisemens des marchandises, le tout procedant du patron du navire, equipage et negligence d'iceux, dont l'asseureur court le risque, et est tenu d'indemniser son asseuré, à la charge toutesfois que le marchand chargeur ou son facteur, estant en lieu où il puisse avoir justice, fera les poursuites en premiere instance contre le maistre, fera son devoir de luy rabatre le dommage sur son fret avant que s'adresser sur ses asseureurs.

II.

Si le patron s'est allé rendre aux ennemis ou entre les mains des pillars, a vendu la marchandise, robé les denrées ou marchandises, en sorte qu'il n'y ait pas moyen de le poursuivre, ou d'en avoir justice (2), il suffira de fournir d'attestation valable, et laisser la poursuite à l'option des asseureurs en leur faisant le delais; autrement, s'il y a espoir de recouvrance, suivra l'ordre contenu au chapitre des rachapts ou compositions.

III.

Baraterie de patron est forcée ou volontaire (3). Forcée, comme si, par le commandement du prince amy ou ennemy, les marchandises du navire auroient esté arrestées, confisquées, ou par aprés recouvertes et chargées en autres navires; ou bien si les navires estoient arrestez pour leur service, et les maistres de navire contraints quitter leurs vaisseaux pour commander en autres. Ausquels cas l'asseureur ne laissera de courir le mesme risque que devant, soit en un ou plusieurs navires : et en outre il sera tenu contribuer aux frais, mises et avaries, et la decharge, recharge, soulage

(1) On a déjà vu, chap. v, articles 5 et 6, que l'assureur répondoit des fautes du patron, que dans l'usage on nomme *baraterie*. Cette question de responsabilité est une de celles sur lesquelles il y a une plus grande diversité de législations. Dans le système du Guidon, la responsabilité de l'assureur est subsidiaire; l'assuré doit, avant tout, chercher à se faire indemniser par le patron qui a occasioné le tort. Mais le rédacteur du Guidon ne paroît pas avoir eu ici des notions bien claires sur la matière dont il parloit; car on voit, dans l'article 3, qu'il considère comme *baraterie* des événemens dans lesquels il n'y a ni ne peut y avoir aucune faute du patron. Voir Valin, t. I.er, page 592; Émérigon, t. I.er, page 367.

(2) Voir Émérigon, t. I.er, page 367.

(3) Cette distinction est complétement inexacte, et démontre, comme je l'ai dit sur l'article 1.er, que le rédacteur ne s'entendoit pas bien lui-même. Si, comme le prouvent tous les glossaires de l'ancien langage, *baraterie* s'entend des fautes ou délits du patron, la distinction entre la baraterie forcée et la baraterie volontaire est une absurdité. Au surplus, à cela près, la décision de cet article est juste; tout acte de violence de la part de l'autorité publique par l'effet de laquelle l'assuré éprouve un dommage, est à la charge de l'assureur. Voir Valin, t. II, page 125; Émérigon, t. I.er, page 552.

ou chayage et empirance qui à cause de ce seroit survenu; pourveu que le navire sur lequel il y a changement fust sorti hors du port, eust fait voile et arresté ailleurs: car si l'arrest avoit esté fait en mesme lieu et port (1), ledit marchand chargeur est tenu d'en avertir ses asseureurs, et declarer en quelles autres navires ils veulent recharger les marchandises; parce que, si aucun des asseureurs avoit auparavant signé ou asseuré quelque somme, ou bien chargé marchandise ès navires esquels l'asseuré voudroit recharger, l'asseureur ne seroit tenu courir le risque, faisant apparoir qu'il eust signé, ou chargé marchandise au prealable, ce qu'ils seront tenus declarer à la notification qui leur sera faite, afin que l'asseureur donne ordre de l'asseurer par d'autres.

IV.

Changement volontaire procede du vouloir du maistre, du bourgeois de la nef, ou du marchand freteur, quand pour le bien de la navigation ils trouvent convenable de changer le maistre ou navire. Si le changement se fait sur le port, suivant que dessus; car hors le port, aprés avoir fait voile, l'asseureur court le risque, et n'est tenu en ce cas l'asseuré le notifier; d'autant que par la police il en a le pouvoir, toutesfois il en doit faire son devoir; s'il ne le declare, il ne luy sera reproché ou proposé par fin de non recevoir, mais suffira qu'il justifie à ses asseureurs que la remotion ou changement a esté fait pour bonnes et justes causes (2).

V.

Si le maistre neglige charger la marchandise (3) destinée pour porter en son navire, soit pour faire place à ses vivres et munitions, ou que par malice il ne voulust porter à fret fait à travers, à faute du bon arrumage, combien que les peut porter, la verification faite de sa faute, il sera tenu aux interests et dommages du marchand freteur.

VI.

Si le prince arreste le navire comme s'il s'en vouloit servir, s'il avoit affaire de portion ou de toute la marchandise, s'il ne veut permettre aux navires de sortir qu'en flote ou redoublement d'equipage, ou s'il prevoyoit à plus grands dangers les arrestans pour quelque temps, l'asseureur ne doit aucune indemnité quand telle chose avient dedans le mesme port, pour ce que ce sont des dangers de la terre (4), procedans du vouloir du prince.

VII.

Si la marchandise ou nef sont sortis du premier port, fait voile, et singlé en haute mer, et relaché par aprés en autre port, où elles sont arrestées, le chargeur sera tenu

(1) Le voyage n'étant pas commencé, on ne peut appliquer ici les règles relatives au cas où l'événement prévu plus haut arrive pendant le voyage.

(2) Valin, t. II, page 125; Émérigon, t. I.er, pages 424 et 552.

(3) Cet article est entièrement étranger au contrat d'assurance; il est relatif aux obligations du patron envers les chargeurs. On a vu des principes semblables dans les chapitres 89 et 90 [XLIV et XLV de mon édition] du Consulat de la mer. Voir Valin, t. I.er, page 608.

(4) Le navire n'étant pas encore parti, il n'y a pas encore de risques maritimes; le contrat est donc rompu par le défaut de cause. Voir Valin, t. II, page 124; Émérigon, t. I.er, pages 535, 538, 541 et 575.

attendre six mois pour vuider l'arrest, ou recharger en autres navires, suivant qu'il a esté declaré au chapitre des delais (1).

VIII.

Si l'arrest procedoit pour droits non payés, acquits mal dressez, debtes du chargeur, malversations d'iceluy, l'asseureur n'est tenu d'aucune indemnité (2). Si le maistre du navire avoit chargé ou voulu charger marchandises prohibées appartenant à d'autres, s'il a failly ou malversé sans l'adherance ou consentement de l'asseuré, le maistre du navire en respondra s'il a de quoy payer; s'il est insolvable, par droit de barateric de patron, l'asseureur en est tenu (3).

IX.

D'autre part, si l'asseuré avoit commis le maistre pour ses acquits et payer les droits, ou luy eust permis de s'immiscer en ses affaires, dont fust avenu faute, et ensuite arrest ou confiscation, l'asseureur n'est tenu, parce que telle chose ne depend du devoir du maistre, mais du chargeur ou son facteur, en lieu desquels le maistre a esté commis (4).

X.

Le congé (5) du navire et l'enregistrement se doivent faire aux despens du freteur, la caution sera baillée par le maistre.

XI.

Tout ainsi que le maistre est tenu de faire porter et naviguer la marchandise à son dernier reste à ses despens, dommages et interests, s'il veut estre payé de son total fret, de mesme si le marchand freteur veut rompre ou changer le voyage contenu en la charte-partie, il est tenu au dedommagement du maistre duquel ils accorderont amiablement; sinon le maistre et le marchand seront tenus subir le jugement des gens à ce connoissans. S'il y a marchandise passagere, et que les proprietaires de leur bon gré les veuillent descharger, aprés les reconnoissemens signez, et prix du fret accordé, ils seront tenus contenter le maistre; autrement il pourra à la rigueur se faire payer à la moitié du fret (6).

(1) Voir Émérigon, t. II, page 271.

(2) L'assureur ne répond pas des fautes de l'assuré; et c'en est une d'avoir encouru un arrêt ou confiscation pour n'avoir pas payé les droits. Voir Émérigon, t. I.er, pages 364, 367, 460 et 558.

(3) C'est le même principe que dans l'article 1.er du présent chapitre.

(4) Voir Valin, t. II, page 118.

(5) Le rapprochement des mots *caution* et *congé* apprend qu'il ne s'agit pas ici des congés ordinaires pour le départ des navires, mais d'une permission d'exporter des marchandises dont la sortie est interdite ou sujette à certaines garanties, pour la sortie desquelles le chargeur doit se munir de ce qu'on nomme *acquit-à-caution*.

(6) On a vu, t. I.er, pages 248 et 249, une assez grande diversité sur l'obligation de payer le fret imposé au chargeur qui veut retirer ses marchandises. Les articles 4 et 19 des Rôles d'Oléron, et le chapitre 80 [xxxv de mon édition] du Consulat, traitent aussi de cet objet. Du reste, il est facile de voir que cet article n'est relatif qu'aux rapports entre le patron et les chargeurs. Voir Valin, t. I.er, page 612.

XII.

Pour le regard de l'asseureur, dés le port l'asseurance se peut defaire : si forcéement, il n'aura rien; mais si volontairement le voyage se rompt, defait, ou change, il sera payé d'un pour cent s'il a convenu le transport de la riviere, sinon demy pour cent. Si aprés avoir fait voile il y a changement volontaire, l'asseureur ne court les risques, sinon jusqu'à la hauteur et veue du lieu du reste, contenu en la police et charte-partie : s'il est moindre que le premier, sera tenu ce reglement, à sçavoir, si c'est par deçà la moitié du voyage, il fera tare de la moitié du prix de l'asseurance; si c'est par delà, il ne rabatra rien. Si par tourmente il arrivoit en aucun lieu, et aprés il fist vente de ses marchandises audit lieu, l'asseureur rabatra le prix de l'asseurance au dire des gens à ce connoissans veue par veue, lieue par lieue (1).

XIII.

Si le navire suivant son voyage estoit arresté par privilege ou necessité de quelque pays, hors le fait de guerre, comme pour avoir vivres, ou autres danrées portées dans le navire, dont vente se fist pour la provision de la terre, l'asseureur subira le dommage de la non-vente, et restituera le prix à l'estimation, ou à la raison de ce qu'il n'a tout couru le risque au dernier reste, poursuivra l'asseuré le payement jusques à six mois, pendant lequel temps il fera ses diligences aux despens de la chose; s'entend si la marchandise est vendue au prix qu'elle couste, ou au dessous, l'asseureur contribuera au sol la livre de ce que la marchandise a valu, à la raison de ce qu'il asseure; comme aussi le maistre, à la raison de ce qu'il luy faut pour son fret : mais, si elle est beaucoup plus vendue qu'elle n'a cousté par la carguaison et coust de son fret, l'asseureur contribuera à la poursuite, à la raison de ce qu'elle auroit plus valu. Si sur la vente il y a de mauvaises debtes, elles seront mises en avaries; et si les six mois expirez il ne se peut rien recouvrer, le chargeur fera son delais (2).

XIV.

Si, sur une rupture de paix, il y avoit arrest, la marchandise estant encore au navire, l'asseuré ne fera pourtant delais, si actuellement il ne justifioit la marchandise saisie avoir esté declarée confisquée par justice ou vouloir du prince, estant icelle encore dedans le navire, en la possession du maistre et temps de son sejour; car, si sur une opinion de guerre le chargeur ou son facteur vouloit laisser passer le sejour, et ne voulust descharger la marchandise pour faire porter la perte aux asseureurs, il ne seroit pas raisonnable (3).

XV.

Si le navire touche ou sejourne en lieu pestiferé, dont l'on ne luy voulust donner

(1) Cet article est relatif aux rapports entre l'assuré et son assureur, à la différence des deux précédens, où il s'agissoit des rapports entre les chargeurs et les patrons. Il est bon de le comparer avec l'article 16 du chapitre II ci-dessus. Voir Valin, t. II, pages 81, 82 et 97; Émérigon, t. II, pages 54, 58, 59.

(2) Même observation que sur l'article précédent. Voir Émérigon, t. I.er, pages 535, 553.

(3) Cet article, comme le précédent, est relatif aux causes de délaissement de la part de l'assuré à l'égard de l'assureur.

pour ce traicte jusques à certain jour et temps qu'il eust fait esventer la marchandise, tel temps ne courra pour le sejour de la charte-partie (1).

XVI.

S'il avient que les marchandises destinées pour charger en tels navires declarés ès polices ne peuvent estre chargées, comme si elles arrivoient trop tard, que le navire fust parti ou eust sa charge; pour oster les abus qui se commettent en tel cas, le chargeur sera tenu de declarer à ses asseureurs dedans le temps qui a esté cy-dessus dit pour le fait des ressortimens (2).

XVII.

Si au mesme temps que le navire arrivoit au Havre l'asseurance se faisoit à Rouen, le prix de l'asseurance est dû : mais, s'il estoit deslors entré au Havre en seureté, mis au quay, et posé deux heures, et l'asseurance faite aprés, le prix n'est dû; ains sera payé à la raison de ce qu'il faut du Havre à Rouen, qui est un pour cent : aussi, s'il advenoit en ce temps inconvenient au navire et marchandise, l'asseureur ne doit rien; ce qui sera particulier en ce cas, car aux autres l'asseureur court le risque jusques aprés la descharge, et que la marchandise soit mise en la possession de celuy qui la doit recevoir, comme cy-dessus a esté dit (3).

CHAPITRE X.

Des Lettres de marque ou represailles.

I.

Lettres de marque (4) ou represailles se concedent par le roy, prince, potentats, ou seigneurs souverains, en leurs terres, quand, hors le fait de la guerre, les sujets de diverses obeyssances ont pillé, ravagé les uns sur les autres, et que par voye de justice ordinaire droit n'est rendu aux interessez, ou que par temporisation ou delais justice leur est deniée.

Car, comme le seigneur souverain, irrité contre autre prince son voisin, par son heraut ou ambassadeur, demande satisfaction de tout ce qu'il pretend luy avoir esté fait, si l'offence n'est amandée il procede par voye d'armes, aussi à leurs sujets plain-

(1) Cet article, relatif aux seuls rapports entre les chargeurs et les patrons, est étranger au contrat d'assurance. Voir Émérigon, t. II, page 71.

(2) Cet article et le suivant sont relatifs aux assurances, et se rattachent à ce qui a été dit au chapitre II, article 16, et chapitre III, article 7, sur le ristourne. Voir Émérigon, t. II, page 154.

(3) L'article auquel on renvoie est l'article 7 du titre III. Voir Émérigon, t. II, page 11.

(4) A l'époque à laquelle le Guidon a été rédigé, on connoissoit encore ces lettres de représailles, dont l'usage étoit très-fréquent au moyen âge. Les abus auxquels ces mesures donnoient lieu les ont fait abandonner. Cependant les lois modernes en supposent la possibilité, comme le déclare l'article 350 du Code de commerce de France, emprunté littéralement de l'article 26 du titre VI du livre III de l'ordonnance de 1681, qui met aux risques des assureurs les pertes résultant des représailles. Aujourd'hui l'on entend par lettres de marque les commissions en course qu'un gouvernement en guerre contre un autre accorde à ses sujets, pour faire une sorte de guerre maritime privée contre les navires particuliers des sujets de son ennemi. Voir Valin, t. II, pages 384, 386 et 388.

tifs, si justice n'a esté administrée, font leurs griefs, mandent leurs ambassadeurs qui resident en cour vers leurs majestez, leur donnent temps pour aviser leurs maistres. Si par aprés restitution et satisfaction n'est faite par droit commun à toutes nations, de leur plein pouvoir et propre mouvement concedent lettres de marque, contenant permission d'apprehender, saisir par force ou autrement, les biens et marchandises des sujets de celuy qui a toleré ou passé sous silence le premier tort; et comme ce droit est de puissance absolue, aussi il ne se communique ny delegue aux gouverneurs des provinces, villes et citez, amiraux, vice-amiraux, ou autres magistrats.

II.

Elles se concedent (1) aux naturels sujets et regnicoles pour chose pillée, depredée, retenue ou arrestée par force à eux appartenant, mesme par benefice du prince aux estrangers naturalisez, ou à ceux qui ont droit de bourgeoisie pour pareilles causes que dessus.

III.

Le plus frequent usage se pratique pour les marchands depredez sur mer, trafiquans en estrange pays, lesquels, en vertu d'icelle, trouvent par mer aucuns navires des sujets de celuy qui a toleré la premiere prise, l'abordant, s'ils sont les plus forts, mettent en effet leurs represailles.

IV.

Et pour les grands abus qui se commettent esdites lettres, deux restrictions y seroient requises : la premiere, que vraye estimation fust faite en principal et interests de ce qui a esté pillé, tout ainsi comme si en jugement contradictoire l'impetrant eust obtenu effet en cause, et que la somme fust designée esdites lettres, ou à l'attache d'icelles, afin qu'ayant fait reprise, l'estimation fust faite au premier port de leur descente (appellé le substitut du procureur general du Roy) de la valeur de la prise, et les droits royaux ou d'admirauté (2) levez, ce qui reste fust endossé ausdites lettres, et que certain temps fust limité, hors lequel elles seront prescrites.

V.

Tout ainsi comme peut avoir esté fait tort en terre ferme par arrest ou saisissement par force, en cas pareil Sa Majesté concede lettres de marque, pour estre arrestez et saisis les biens et marchandises des autres, la part où elles seront trouvées.

Aussi, si, par faux donner entendre, les lettres estoient impetrées, la chose connue elles seront revoquées; et si l'impetrant les a mises en effet, il doit estre condamné au quadruple pour la temeraire poursuite : ce qui a esté besoin de deduire pour estre l'usage desdites lettres de grande consequence entre les marchands, dont il sort de

(1) Cet article et les quatre suivans sont la conséquence du premier, dont ils offrent le mode d'exécution et préviennent les abus. Voir Valin, t. II, pages 384, 388 et 394.

(2) L'énonciation de ces sortes de droits, sur lesquels on trouve beaucoup de details dans les articles 25, 26, 28, 31 et 34 de l'ordonnance de 1584, pourroit porter à croire que le Guidon a été rédigé depuis la promulgation de cette ordonnance; mais je dois dire que déjà les principes à ce sujet se trouvoient dans les ordonnances de 1400, articles 15 et 17, et de 1543, articles 25 et 38. Voir Valin, t. II, page 388.

grands differents, tant pour leurs prises, arrests et frais des navires, que pour les asseureurs (1).

VI.

L'asseureur ayant subi le peril, risque la fortune des lettres de marque, tout ainsi comme d'arrest de prince, ou autre cas fortuit, sans que l'asseuré soit tenu de disputer si les represailles sont bien ou mal concedées; sinon, en cas qu'il eust donné la cause de l'impetration d'icelles, pour avoir luy-mesme pillé, robé et arresté ou retenu les biens des porteurs d'icelles, auquel cas l'asseureur n'est tenu à l'indemnité : mais, si le maistre du navire auquel les danrées asseurées sont chargées, avoit esté cause des represailles sans le consentement de son chargeur, pour avoir esté participant du premier butin, néantmoins l'asseureur en est tenu par droit de baraterie de patron, sans qu'il puisse imputer à son asseuré faute d'avoir chargé ses marchandises en tel vaisseau conduit par tel maistre : la raison est qu'il ne connoist les actions du maistre non plus que luy, ou que telles rencontres en mer sont de hasard; l'asseureur, au premier cas, a son restor sur ceux qui ont donné la cause aux lettres s'il les peut apprehender, et, au dernier, sur le maistre du navire s'il a de quoy (2).

VII.

Mais si, sans lettres de marque, pour precedentes inimitiez les marchandises de l'asseuré estoient depredées, l'on a esgard si lesdites inimitiez ont pris origine par la faute du marchand chargeur, alors l'asseureur n'est tenu pour raison que les rancunes de l'asseuré ne luy doivent prejudicier; mais, si le predateur avoit pris injuste occasion de vengeance, l'asseureur en est tenu, comme de chose succedée par violence, encore qu'il eust donné pretexte à son larcin par declaration expresse desdites rancunes dont il n'est croyable. La charge des preuves tant és lettres susdites de marque, qu'inimitié tombe sur l'asseureur, lequel n'est recevable en ses simples exceptions sans les prouver.

CHAPITRE XI.

Des Prises que font les Navires.

I.

Si les maistres de navire combatent contre les Maures, pirates, ecumeurs de mer, ou contre les ennemis, pour se defendre ou pour esviter le peril, et en se defendant ils conquestent par force navires ou marchandises, ou s'ils trouvent quelques marchandises flotantes vers le rivage de la mer, comme ambre, pierres precieuses, perles, balaines, marsouin, ou autre poisson dont se fait graisse et tire profit (3), ou quelques

(1) Voir Valin, t. II, page 394.
(2) Cet article et le suivant, relatifs aux rapports entre l'assureur et l'assuré, distinguent entre la prise par l'effet de représailles dont la cause est imputable à l'assuré, et celle dont la cause ne lui est pas imputable. Au premier cas, l'assureur répond; au second cas, il est exempt de réparer les risques.
(3) Conforme à l'article 54 des Rôles d'Oléron [34 dans les éditions de Garcie et de Cleirac].

danrées regorgées sur le rivage et sablon de la mer qui n'ayent esté possedées, en sorte que de droit elles sont au premier occupant; le droit de sieurie (1), si droit y a où la chose est trouvée, droit d'admirauté levé et payé, qui est le dixieme sur le tout de ce qui est conquesté dans la mer, le reste sera partagé, à sçavoir un quart pour le bourgeois, quart et demi pour les victuailleurs (2), et autre quart et demi pour le maistre et compagnons mariniers : en outre, les mariniers auront pour leur abordage les despouilles, habillemens, harnois et bastons des ennemis qui seront forcez, avec l'or et l'argent qu'ils trouveront sur eux, jusques à la somme de dix escus; si plus y en avoit, demeurera pour partager tout au butin, et pour estre partagé comme dessus (3).

II.

Mais, s'ils alloient de leur bonne volonté assaillir quelques navires, soit qu'ils fussent des pillars ou non, et les prissent, les asseureurs n'ont nulle part à la prise : aussi n'auroient-ils eu en la perte, si le maistre et les compagnons avoient de quoy le garantir. Si le chargeur avoue la prise, l'asseureur est deschargé de courir le risque du residu du voyage, et néanmoins il sera payé du prix de l'asseurance (4).

Les maistres et mariniers, n'ayant rien à la marchandise, ne doivent hasarder le bien d'autruy au combat : s'ils le font, ils en sont responsables en leurs corps et biens; doivent suivre leur droite route; esviter les dangers si la necessité ne les contraint : s'ils trouvent une nef abandonnée, des cordes, cables, filets et pescherie delaissées, ou autres ustanciles de navire, doivent estre restituez à qui ils appartiennent, excepté s'ils appartenoient à des pillars, seront de bonne prise, partagez comme dessus.

Si le proprietaire ne peut estre reconnu, et le navire et autres ustanciles soient trouvés au pays de Normandie, l'ordre et la coutume du *varech et choses gaives*, au Coustumier, sera suivy (5).

CHAPITRE XII.

Comment se doit faire asseurance sur tous et tels navires qui portent la marchandise, sans autrement les nommer ou designer.

I.

Cy-dessus a esté dit que la police devoit contenir le nom des navires et maistres, ce qui est du devoir ordinaire; toutesfois extraordinairement l'on permet que l'asseu-

(1) L'édition de Cleirac porte *sirie*, mot insignifiant; les éditions de 1607 et 1651 portent *sieurie*, que j'ai préféré, parce qu'il signifie le droit du seigneur local sur les épaves ou choses trouvées.

(2) On verra au chapitre XV quels sont les intéressés à une expédition maritime qui portent le nom de *victuailleurs;* et dans le chapitre XVIII, dans quelle proportion ils participent aux profits.

(3) Cet article est un résumé des règles contenues dans l'article 27 de l'ordonnance de 1543, et dans les articles 39, 41, 45 et 50 de celle de 1584. Voir Valin, t. II, pages 271, 361, 590.

(4) On suppose que le navire n'a pas été assuré pour la course. L'assuré changeant la destination de son navire, le contrat est rompu, l'assureur gagne sa prime et ne répond pas de la perte. Voir Émérigon, t. I.er, page 504.

(5) Ce sont les articles 596 et suivans de la Coutume de Normandie.

rance se puisse faire sur navires non declarez, ou desquels le nom sera laissé en blanc. Les navires partant du Havre, Honnefleur, de Dieppe, le chargeur sera tenu notifier le nom dedans quinze jours, à compter du jour de la signature faite à Rouen; si c'est pour le retour, dedans vingt jours, à compter du jour du reglement de la police, lequel se doit faire par le greffier, consecutivement aprés les signatures, pour le plus huit jours aprés les dernieres signatures, sur peine au greffier d'en respondre des inconveniens qui en pourroient survenir (1).

II.

Si la police est faite en termes generaux, *sur tous et tels navires qui portent telle marchandise à charger en tel port, revenir ou aller en tels autres*, il en faut diligemment avertir (afin d'esviter les abus) par les connoissemens, carguaisons et polices, soit quant aux noms des proprietaires, qualité des marchandises, marques, ports, havres, adresses, conformes et relatifs les uns aux autres; que la marque soit apposée en la police; le nom du proprietaire; nom certain de celuy à qui elle va consignée en dernier reste, parce que les noms des facteurs, des havres interposés, causent une infinité d'abus, à raison qu'une seule personne esdits havres fait pour plusieurs, qui n'a toutesfois autre commission que de recevoir ou faire l'envoy suivant le pacquet d'adresse; ou si le nom du facteur des havres est contenu au connoissement, contiendra par mesme moyen, *pour faire la vente, pour consigner à un tel, ou faire la volonté d'un tel à Rouen, à Paris, ou en autre lieu* (2).

CHAPITRE XIII.

Des Difficultés qui surviennent des Marchandises chargées en barques, bateaux et alleges.

I.

Si un marchand vouloit repartir ou diviser sa marchandise en divers navires (3), et sur chacun d'iceux fait faire asseurance, et s'il avenoit qu'il eust chargé à Rouen toute sa marchandise en une barque ou heus, pour porter au Havre à bord d'iceux navires, et que la barque se perdist ou fist avaries, la difficulté n'est pas petite, sçavoir si ces mots contenus en la police, *courront le risque en barques, heus ou*

(1) Ce chapitre et les cinq suivans complètent la théorie sur les assurances, auxquelles étoient consacrés spécialement les chapitres I, II, III et IV, et un assez grand nombre d'articles des chapitres suivans. Voir Valin, t. II, page 129.

(2) L'usage de polices dans lesquelles le nom du navire restoit en blanc pour être rempli dans un certain délai, paroît avoir été local et fondé sur la lenteur des communications à l'époque de la rédaction du Guidon; il a été abandonné, et la faculté de ne pas désigner le navire a été réduite aux assurances faites hors de l'Europe. Voir Valin, t. II, page 43; Émérigon, t. I.er, page 173.

(3) Ce chapitre est relatif à des incidens que la position particulière de Rouen, où le Guidon a été composé, devoit faire naître. Cette ville étant éloignée des ports où se font les embarquemens, les marchandises sont expédiées sur la Seine pour les ports où doivent être chargés les navires sur lesquels sont faites les assurances, et cette expédition a lieu par des barques : ces barques pourroient périr avant l'arrivée au port; il étoit naturel d'établir quelques usages locaux dans la prévision de cet événement. Voir Valin, t. II, page 79; Émérigon, t. I.er, page 176.

bateaux qui porteront lesdites marchandises à bord, obligeront l'asseureur à payer les sommes integrables asseurées en divers navires, soit par un mesme contract de police ou en divers.

Ces mots si estroitement pris à la lettre sembleroient obliger l'asseureur, si la raison et primitive intention n'y repugnoit, qu'il a esleu et declaré sa bonne volonté de courir sur chacun navire telle et telle somme, et non pas en une seule barque. Puis donc que les barques ne sont qu'aydes et alleges à secourir pour transporter par la riviere la marchandise destinée pour les grands navires, ausquels consiste le principal risque, et sur lesquels l'asseurance se fait nommément, faut aussi que les moindres risques suivent et soient redigés à cette mesme volonté. Partant, l'asseureur ou les asseureurs ne pourront pas estre contraints payer la perte ou dommage de telles barques que jusques à la raison de la plus haute somme que chacun d'eux aura signé en l'une des polices, ou sur l'un des navires (1).

II.

Cette difficulté vuidée, s'en prepare une autre : sçavoir, s'il y a asseurance signée par un seul marchand sur dix navires pour diverses personnes, la marchandise desdits navires fust mise en une seule barque, comme il peut avenir en charge de balots de toiles, ou autres sortes durant les foires; si la barque se perdoit, au regard des asseureurs, ils suivroient le reglement susdit. Mais entre les marchands chargeurs asseurez, quel d'eux recouvrera cette haute somme (2)? De ce il y a divers jugemens; car aucuns ont suivy cette opinion; tout ainsi comme l'asseureur ne paye qu'à la raison de la plus haute somme qu'il aura signée sur l'un des navires, aussi elle doit estre recouverte par celuy qui sera chargeur de la plus grande quantité de marchandise; si les marchands sont egaux à la charge, celuy qui aura fait asseurer le premier, preferera les autres.

L'un ny l'autre n'est raisonnable, et n'y a parité de raison entre l'asseureur et le chargeur, parce que l'asseureur doit payer à la raison de la plus haute somme, à cause qu'il a voulu courir icelle sur l'un des navires. Mais le chargeur, sa quantité ne luy donne aucune prerogative, pour ce que celuy qui est moindre en facultez, son peu luy est autant que la quantité du riche; moins aussi auroient de privilege les chargeurs, egaux en preference, parce qu'il n'y va de discution de biens, esquels les preferences pourroient avoir lieu, mais de perte commune, et avenue pour pareille cause en mesme temps et dedans une mesme barque, qui se doit repartir egalement.

Partant les chargeurs feront une mesme masse de sommes, qui se recouvriront des asseureurs, comme cy-dessus est dit, et les repartiront entr'eux au marc la livre, selon la valeur de ce qui est asseuré de leurdite carguaison chargée en barque. Si quelqu'un des chargeurs n'avoit fait asseurance, et neanmoins fust participant à la perte, il ne participera à ce qui se recouvre des asseureurs.

(1) La conséquence de cette disposition est que, pour tout ce qui excédera, il y aura lieu au ristourne, ainsi qu'il est expliqué dans les articles 16 du chapitre II et 12 du chapitre IX.

(2) Cet article, rédigé d'une manière assez obscure, n'est plus relatif aux rapports entre les assureurs et les assurés. Ces rapports ont été réglés par l'article précédent pour le cas spécial dont il s'agit. Il a pour objet de déterminer comment chacun des assurés, dont les marchandises avoient été mises sur la même barque qui a péri, partageront entre eux la somme payée par l'assureur. L'article, après avoir rendu compte de la diversité des opinions, décide justement, et nonobstant les raisons contraires qu'il expose, que ce partage sera fait au *prorata* de leur intérêt.

CHAPITRE XIV.

De la Reduction des Payemens d'un pays en un autre.

I.

Autres difficultez surviennent à la reduction des monnoyes (1), especes d'or et d'argent, façon de compter d'un pays à l'autre, specialement en France plus qu'aux autres terres circonvoisines, en sorte que la reduction des anciens ne se peut tenir, qui estoit de cent septante maravedis monnoye d'Espagne pour livre de France; sept livres quatre sols monnoye de France pour livre de gros de Flandres; neuf livres françoises pour livre sterlin d'Angleterre; quatre cens raits pour ducat de Portugal valant onze reales; onze Jules pour escu d'Italie, et autres reductions d'especes qui estoient valables pour le temps : mais, de present que les reales et les Jules valent cinq sols, la livre de gros, comptant le change, passe sept livres quatre sols; la livre sterlin, dix livres françoises : il n'y auroit apparence vouloir faire semblable reduction, la tare et perte seroit trop grande, dont il s'en pourroit ensuivre une infinité de debats; car celuy qui voudroit faire ressortiment des derniers asseureurs de la police, estimeroit la reale et le ducat au plus bas prix, l'asseureur ressortant au contraire au plus haut, le semblable aux avaries.

II.

De prescrire aussi certain prix, il ne se peut, pour raison que le prix des payemens n'est stable en France, mais variable. Autres font l'estimation au prix du change qui se prend, ny à plus haut, ny à plus bas prix, qu'il seroit changé à la derniere foire des lieux où la carguaison a esté dressée; mais entre l'un et l'autre faudroit moyenner un prix raisonnable, auquel les payemens selon les saisons et lieux seroient reduits : autres font l'estimation en leurs polices ou chartes-parties des ducats, reales, ou livres de gros, et sterlin; mais, pour esviter la confusion et tout debat, seroit le plus certain, qu'en chacune année se fist assemblée des marchands entendans le pair et le change, les traites estrangeres, et qui connoissent la valeur des especes, et en faire la reduction à livres françoises; ce qui s'observeroit en chaque année, et selon la hausse et diminution reformeroit ladite reduction.

CHAPITRE XV.

Des Asseurances sur corps de nef.

I.

Par usance de la bourse de Rouen, asseurances se font non seulement sur les

(1) Cet article et le suivant sont relatifs aux diverses bases d'évaluation des monnaies. On sent qu'elles se réfèrent au temps de la rédaction du Guidon. Les lois ont fixé à cet égard une règle plus simple qui se trouve dans l'article 64 du titre VI du livre III de l'ordonnance de 1681, et que l'article 338 du Code de commerce français a maintenue.

marchandises, mais aussi sur les corps des nefs, agrés et apparaux, victuailles à rendre sur certains voyages, et nullement sur le fret (1).

II.

Les proprietaires des navires sont appellez *bourgeois de la nef :* lesquels d'un mutuel consentement, aprés l'edification ou l'achapt du navire, y établissent un maistre, qu'ils accueillent ordinairement à quelque portion de la nef, afin qu'il en soit plus soigneux. Le maistre prend un pilote, contre-maistre, et l'equipage plus grand ou moindre, selon la capacité des navires et voyages : les bourgeois seront tenus de fournir et d'agréer leur vaisseau en suffisant estat de radoub, vivres, munitions, artilleries, et de toutes choses necessaires pour le voyage entrepris au gré et contentement du maistre et de l'equipage, qui exposent leur vie à la navigation (2).

III.

Le bourgeois se peut faire asseurer, non-seulement de la part qu'il a en la nef, mais aussi sur le prix que lui a cousté sa portion, jusques à estre franc, cinglant le navire mis hors en furain ou rade, au moyen ou pourveu qu'il se reserve courir le dixieme, y comprenant le coust de l'asseurance, et coust du prix; et du tout il baillera l'estat qu'il certifiera veritable sur son seing, toutesfois et quantes que requis il en sera, tout ainsi que le marchand chargeur sa carguaison : pourra le bourgeois estimer en police la part qu'il a en la nef, et sur l'estimation faire son asseurance (3).

IV.

Si l'asseurance est faite sur corps de nef, l'asseureur n'est astraint à la malversation, dol ou fraude du maistre du navire, parce que le bourgeois qui se fait asseurer, l'a eslu, et choisi pour agreable la prud'homie et suffisance d'iceluy : en sorte que s'il n'est fidelle, ou tel qu'il doit estre, il le doit deposer de sa maistrise. Si c'est le maistre qui s'asseure, les asseureurs ne courront sa negligence ou malversation (4).

V.

Les risques de l'asseurance sur corps de nef, agrés, apparaus et victuailles, commencent du jour et heure que le navire fera voile, et non plustost, jusques à ce qu'il soit arrivé à son reste, ancré, et posé vingt-quatre heures à son havre. Si le maistre entreprend autres restes que celles contenues en la police, l'asseureur ne les court (5).

VI.

Les maistres de navire font leurs navigations en deux sortes : les uns vont au fret,

(1) Cet article se rattache à l'article 3 du chapitre I ci-dessus. Voir Valin, t. II, page 55; Émérigon, t. I.er, page 224.

(2) Cet article est le résumé de l'article 1.er des Rôles d'Oléron, et de l'article 59 de l'ordonnance de 1584. Voir Valin, t. I.er, page 264; Émérigon, t. I.er, page 194.

(3) Voir Valin, t. II, pages 59 et 60; Émérigon, t. I.er, pages 218, 266, 273, 277.

(4) Il faut rapprocher cet article de l'article 1.er du chap. IX. Voir Émérigon, t. I.er, pages 369, 374.

(5) Voir Valin, t. II, page 44; Émérigon, t. II, pages 11 et 57.

les autres au tiers : ceux qui vont au fret, sont quand il y a charte-partie d'affretement faite à tant pour tonneau, qui se peut faire pour l'envoy ou pour le retour seulement; l'ordinaire toutesfois est l'allant ou venant à tant par tonneau, payable au maistre du navire, selon les pactions contenues en la charte-partie, lesquelles ils seront tenus d'entretenir et d'accomplir de point en point, sans aller aucunement au contraire (1).

VII.

Charte-partie est distinguée d'avec le connoissement, parce que charte-partie est le contract d'affretement de la totalité du navire (2) : connoissement est promesse particuliere que fait le maistre du navire de la reception de telle et telle sorte de marchandise appartenant à tel marchand; et faut autant de connoissemens comme il y a diversité de personnes à qui elles appartiennent. Plus charte-partie se peut faire pour aller et retourner : connoissemens sont tousiours divers; car les uns sont pour aller, autres pour retourner. En asseurances faites sur le corps de nef, l'exhibition de la charte-partie est necessaire comme en marchandise.

VIII.

Les navires vont ordinairement au tiers, quand ils entreprennent voyages lointains : comme à la coste de Guinée, Brasil, Cap de Vert, Indes, Perou, Castel de mine, Canibales, Terres-Neuves, ou autres semblables lieux, dont la despense est plus grande pour le corps de nef et victuailles que pour la marchandise.

IX.

En semblables voyages les bourgeois rendront leur nef en suffisant estat, pour entreprendre telles navigations; fourniront, comme bourgeois, l'artillerie, boulets, pinces, manches, toises, coins de toutes sortes, et autres menus ustanciles servant à ladite artillerie, plomb et platines, cuirs verds, soultes, avirons, piques, plomb et lignes à sonder, arquebuts, planches, bray, goudron, clous, fiches, compas, horloges, et toutes autres choses requises à porter en mer pour la seureté desdits navires.

X.

Les victuailleurs fourniront, outre les victuailles et marchandises, les poudres, lances à feu, fausses lances, avec les menues ustancilles desdites victuailles, comme bidons, corbillons, lanternes, gameles, manes, coffres des barbiers, suages, lama-

(1) Cet article et les suivans, jusques y compris l'article 12, sont moins relatifs au contrat d'assurance qu'aux rapports respectifs des copropriétaires d'un navire et aux contrats de location. Ils sont un résumé de diverses dispositions de l'ordonnance de 1584, notamment des articles 56 et 57.

(2) On trouve dans les *Preuves* de l'*Histoire du Dauphiné*, pr. ccx, un contrat de location de navire de 1345, dont je crois devoir indiquer les différentes clauses : 1.° désignation du navire; 2.° prix du fret *loguerium;* 3.° nombre des hommes armés qui montent le navire, et leurs armes, telles que gantelets, dards, &c.; 4.° obligation de défendre l'affréteur et de combattre les infidèles ou tous autres qui l'attaqueroient; 5.° service pendant quatre mois, dont un pour le retour; 6.° obligation de rester plus long-temps et même un an s'il le faut, sauf à augmenter le fret en proportion pour chaque mois de plus; 7.° s'il y a des prises, elles seront partagées entre l'affréteur et le fréteur par moitié; 8.° la moitié du fret étoit payée comptant. On voit par les articles 8 et suivans, qu'une partie de ces usages subsistoit encore au temps où le Guidon a été rédigé.

nages, deniers des singlages, et autres avaries raisonnables, qui toutes se mettront sur la haute somme, ou totalité du rapport.

XI.

Si les bourgeois ne veulent fournir les victuailles, le maistre du navire s'asseurera de marchand un ou plusieurs, ausquels il communiquera l'estat sommaire de la despense des victuailles et marchandises, avec lesquels ayant accordé, les fera signer au bas de l'estat, selon la portion qu'ils voudront heriter ou amander : et sont iceux marchands appellez victuailleurs, parce qu'ils font l'avance de toutes les victuailles et marchandises; mais d'icelle avance il y a un tiers pour le bourgeois de la nef, autre tiers pour le maistre et l'equipage, s'ils prennent à profit des victuailleurs à trente, trente-cinq, quarante, et jusques à cinquante pour cent de profit, selon la longueur et difficulté des voyages, payables principal et profit au retour, au moyen que les victuailleurs prennent les risques et hazards de la navigation sur eux : de tous ces accords, il s'arreste compte passé par contract devant les tabellions, ausquels le maistre et l'equipage sont nommez, aussi les bourgeois et les victuailleurs, chacun selon les qualitez et parts qu'ils heritent.

XII.

Le navire estant de retour, la totalité du rapport est partagé en trois parts : l'une est pour le maistre du navire et l'equipage, qui se repartit et subdivise entr'eux, selon les appointemens qu'ils ont faits; car aucuns des compagnons sont à loyer pour le voyage, autres au tiercement, c'est-à-dire qu'ils participent au tiers, contribuant sur leurs portions au tiers : au residu, du loyer des compagnons, faut prendre en prealable le principal et profit de l'avance susdite faite par les victuailleurs, l'autre tiers est pour les bourgeois de la nef, sur lequel pareillement ils payeront principal et profit de l'avance faite pour eux, le reste et troisieme revient aux victuailleurs.

XIII.

Le bourgeois se peut faire asseurer sur le corps de la nef en la portion qu'il herite selon la forme prescrite; pareillement le victuailleur mettra en compte generalement tout ce que luy a cousté, tant à cause de la portion qu'il a audit voyage, que pour l'asseurance de l'avance qu'il a fait à sa cotte-portion pour lesdits deux tiers susdits : y ajoustera les cousts de l'asseurance et cousts du prix, autrement estimera la portion qu'il a au voyage, et sur icelle fera son asseurance, sans estre sujet de montrer autre compte que celuy passé devant les tabellions, se reservant comme il a esté dit courir le dixieme (1).

XIV.

Survient une difficulté qui resulte de ce que les maistres de navire, outre l'avance qu'on leur fait du tiers susdit, prennent ordinairement quelque argent à profit ou grosse avanture; et bien souvent les victuailleurs leur avancent.

On demande si lesdits victuailleurs se faisant asseurer peuvent mettre en compte

(1) Voir Émérigon, t. I.er, pages 268 et 277.

la part qu'ils ont audit argent à profit, d'autant qu'il y auroit de l'usure, c'est-à-dire que sans rien hazarder du principal, le navire venant à bien, ils recevront outre, et au-dessus de vingt pour cent de profit, les frais et coust de l'asseurance : et cependant seroient asseurez de ne rien perdre du principal.

L'usage d'entre les marchands permet pouvoir mettre en ligne de compte le principal dudit argent seulement quand celuy qui baille à part soit en la nef ou victuailles; mais, s'il n'y a pas de part, le même usage ne permet pouvoir le faire (1).

XV.

On demande (2) aussi à quel prix s'estimera la marchandise de semblables voyages lointains, specialement sur les retours quand il advient avaries, rachapt, compositions ou jet, veu que les marchandises ne sont acheptées à prix d'argent, mais en troque: le victuailleur pour son regard ne pourra s'asseurer, pour aller et retourner, de plus haute somme que celle qu'il a debourcée jouxte l'estat, en y ajoustant le coust de l'asseurance et coust du prix, se reservant dix pour cent. Mais au regard des avaries (3), si aucunes se font à l'aller, les marchandises et victuailles s'estimeront au prix de l'estat. Si c'est au retour, sera observée cette distinction : si le navire a fait avaries par-delà la moitié de son voyage, et que le pays voisin ne reçoive estimation à prix d'argent, comme il advient aux terres où le tout se negocie par troque, la marchandise du rapport sera estimée à la valeur, non seulement de ce qui a esté baillé en troque, mais y sera ajoustée et repartie la valeur de la moitié des victuailles. Si c'est à la moitié du voyage, et sur pays qui reçoive estimation à prix d'argent, sera estimée au prix qu'elle vaut à la plus prochaine ville ou place du lieu où l'avarie sera avenue, dont à cette fin le maistre du navire fera prendre attestation si faire se peut : le pareil, si pardeçà l'autre moitié du voyage avarie avenoit.

XVI.

Le prix et coust de l'asseurance est plus grand ou moindre selon la distance et le danger des lieux, saison du temps, d'hyver ou d'esté, paix ou guerre; le prix se fait et accorde devant le greffier entre les marchands, et avec ceux qui signent les asseurances, lequel prix hausse ou diminue selon les occurrences, non tant pour les dangers de la mer que pour le renom des mauvais navires pillards dont l'on aura nouvelles.

Si le marchand chargeur qui desire se faire asseurer à Rouen est estranger, il doit payer comptant, ou doit donner respondant au greffier, ou faire souscrire les cedulles du coust de l'asseurance par un resceant dans la ville; ce qui s'entend de l'estranger passager qui ne soit domicilié (4).

(1) Cet article se rapporte au contrat à la grosse, qui sera l'objet du chapitre XVIII.

(2) L'objet de ce chapitre est de remplir une lacune qu'offroient les précédens, relatifs à l'évaluation des marchandises assurées, lorsqu'au lieu d'avoir été achetées pour de l'argent, elles avoient été obtenues par échange. Voir Valin, t. II, pages 60, 136, 137, 277 et 278.

(3) Ici le rédacteur du Guidon ne fait plus la confusion que j'ai remarquée, page 388, note 2, entre l'évaluation pour les assurances et l'évaluation pour les avaries. La base qu'il adopte a quelques rapports avec les chapitres 97 et 98 [LII et LIII de mon édition] du Consulat.

(4) Voir Valin, t. II, page 27; Émérigon, t. Ier, page 68.

CHAPITRE XVI (1).

Des Asseurances qui se font sur les corps des personnes.

I.

En autres pays, esquels le corps des personnes se peut captiver et reduire en servitude, il y a diverses usances pour asseurer le corps et vie des hommes, soit qu'ils soient de libre condition, ou esclaves, dont icy ne sera fait mention, pource qu'en France les hommes, de quelque nation qu'ils soient, sont de franche et libre condition.

II.

Seulement sera remarqué ce qui se pratique en ce pays, par ceux qui entreprennent lointain voyage, comme en la coste d'Italie, Constantinople, Alexandrie, ou autres tels voyages en la mer Mediterranée et Atlantique, pour la crainte qu'ils ont des galeres, fustes et fregates de l'armée du Turc ou corsaires, lesquels font trafic de la vente des chrestiens, qu'ils ravissent tant par mer que terre, qui donne occasion aux maistres et patrons de ce pays, quand ils entreprennent tels voyages, de pactionner avec leurs marchands freteurs, ou autres, pour la restitution de leurs personnes, en cas qu'ils fussent pris; ce qu'ils peuvent faire mesme pour les gens de leur equipage.

III.

En tel cas, faut que le maistre par la police estime sa rançon et celle de ses compagnons à tant pour teste; declare le nom du navire, les restes ou escales qu'ils doivent faire, le sejour de chacun reste, et à qui on doit bailler les deniers de la rançon. L'asseureur sera tenu, quinze jours aprés la verification et certification faite de captivité, payer la somme asseurée pour la rançon, sans attendre les deux mois comme en delais, et sans autre formalité de voir carguaison, connoissement, charte-partie : il suffira montrer l'attestation de la prise et la police (2).

IV.

Les pelerins allant au S. Sepulchre à Hierusalem, ou en autres lointains voyages, peuvent se faire asseurer pour leur redemption estimée à tant : en outre, description sera faite de leurs personnes, noms, surnoms, pays, demeure, âge et qualité; et plus il sera limité dedans quel temps ils entreprennent de faire et parfaire le voyage, le plus long-temps sera de trois ans inclusivement, sans admettre excuses de maladie, ou autre telle quelle detention : à l'imitation d'iceux, ceux qui entreprennent voyages,

(1) Ce chapitre est relatif à l'assurance de la liberté, pour le cas où une personne seroit faite esclave au cours de la navigation; et à l'assurance sur la vie, qui étoit admise en quelques pays et interdite en France.

(2) Ce principe est consacré par de très-anciennes ordonnances, notamment par celle de 1315, *Recueil du Louvre*, t. I.er, page 583.

ou vœux pour long-temps, ou un passage d'un pays en autre, se pourront faire asseurer pour leur rançon (1).

V.

Autre sorte d'asseurance est faite par les autres nations sur la vie des hommes, en cas qu'ils decedassent estant sur leur voyage, de payer telles sommes à leurs heritiers ou creanciers. Mesme les creanciers pourront faire asseurer leurs debtes, si leur debiteur passoit de pays en autre : le mesme feroient ceux qui auroient rentes ou pensions, en cas qu'ils decedassent, de continuer par telles années à leurs heritiers telle pension ou rente qui leur estoit deue, qui sont toutes pactions reprouvées contre les bonnes mœurs (2) et coutumes, dont il arrivoit une infinité d'abus et tromperies, pour lesquelles ils ont esté contraints abolir et defendre lesdits usages, qui sera aussi prohibé et defendu en ce pays.

CHAPITRE XVII.

Asseurances de ce qui se transporte par les rivieres d'une en autre province, mesme par charge de mulets.

I.

Asseurances pareillement se peuvent faire sur ce qui se transporte par les rivieres de Seine, Loire, Garonne, Somme, Rhône, autres rivieres et fleuves, avec bateaux, cabotiers, vrengues, couraux, chaloupes, ou autres sortes de vaisseaux qui portent les marchandises d'une ville ou province en autre; esquels contracts l'asseureur courra le risque qui pourra avenir esdites rivieres par eau, feu, larcins, pilleries, et tous autres inconveniens pensez et non pensez, arrest de prince, villes, communautez, mesme la baraterie des bateliers, et aussi generalement tout ce qui peut survenir sur les rivieres tout ainsi que sur la mer, le prix s'accordera comme pour le fait d'asseurance sur mer : et seront dressées polices par le mesme greffier des asseurances, qui les enregistrera en la forme susdite (3).

II.

Pareillement asseurances se peuvent stipuler sur ce qui se transporte par charge de mulets, jumens, chevaux, chariots, charretes ou harnois, par telle reserve que l'asseureur ne courra la negligence, malversation, bonne ou mauvaise volonté des muletiers et charretiers pour les abus qui en surviennent, joint que les voitures, chariots et chevaux, sont responsables de leurs méfaits.

(1) Voir Valin, t. II, page 50; Émérigon, t. I.er, pages 199 et 202.

(2) C'est l'assurance sur la vie, qui a été long-temps interdite en France. Mais vers la fin du XVIII.e siècle on a modifié l'ancienne jurisprudence ; des arrêts du conseil de 1787 et 1788 autorisèrent une compagnie d'assurance sur la vie. Voir Valin, t. II, page 51; Émérigon, t. I.er, page 198.

(3) Cet article et le suivant appliquent aux transports par canaux, rivières, et même par les routes de terre, les principes des assurances maritimes.

CHAPITRE XVIII (1).

Du Contract de bomerie, qui est argent à profit, ou grosse avanture.

I.

Les maistres de navire, ou bourgeois de la nef, qui n'auront le pouvoir ou les commoditez pour mettre hors leurs navires, et qui ne pourront fournir les victuailles, radoub, agreils, apparaus et munitions pour leurs cottes-parts, auront recours à deux remedes : l'un est de s'asseurer de victuailleur (2), qui à leur reputation contribuera deniers pour la moitié, quart, demy-quart ou sixieme, ou autre part de victuaille pour le voyage entrepris ; l'autre, s'ils ne trouvent personnes qui fassent lesdites victuailles, n'ayent moyen de fournir à leur radoub, ils prendront argent à profit (3) sur le voyage qu'ils esperent faire.

II.

En nul autre pays (4) on ne peut admettre cette coustume, combien qu'ils en ayent d'autres plus dangereuses ; c'est pourquoy l'usage, forme et maniere de prendre argent à profit, ne se trouve en nulle part descrite par les anciens (5) ny modernes, combien qu'ils ayent assez parlé d'usure et de profits maritimes, transport de deniers, et stipulation d'iceux, peines et interests qui se doivent payer, faute d'accomplir les pactions sur ce intervenues : et combien que telles obligations en la diction ayent quelque ressemblance à la maniere et façon de cet usage, ont néanmoins peu de conformité : ce que l'on pourra discerner, redigeant par escrit l'usage et la façon d'en user.

III.

Le bourgeois ou maistre du navire qui aura subrogé en son droit et portion le victuailleur, partageront à la moitié ce que leur vient de perte ou profit au retour du voyage, selon qu'il a esté expliqué au chapitre des asseurances sur corps de nef (6).

(1) Le contrat à la grosse, dont il s'agit dans le présent chapitre et le suivant, est, comme on l'a vu, t. I.er, pages 42 et suiv., très-ancien. Il n'est pas possible de croire qu'il ait été inconnu au moyen âge; je crois avoir donné des preuves de son usage. On n'en trouve pas de traces bien précises dans les Rôles d'Oléron et dans les premières lois maritimes de l'Europe. On peut même douter, d'après ce que j'ai dit dans ce volume, page 225, s'il avoit fait l'objet du travail des rédacteurs du Consulat. Le Statut de Marseille de 1254 en traite liv. III, ch. V. Les lois de la Hanse Teutonique l'avoient successivement proscrit et permis. Mais, sans examiner ce qui étoit le mieux, il est de fait qu'on le pratiquoit à l'époque de la rédaction du Guidon.

(2) Ce genre de négociation est un véritable contrat de société entre les propriétaires du navire appelés *bourgeois*, et celui qui fournit les approvisionnemens nécessaires à la navigation, appelé *victuailleur*.

(3) Ce mode d'emprunt étoit autorisé dans le droit romain : c'étoit l'emprunt à la grosse sur le chargement, que les lois de la Hanse avoient sévèrement interdit. Voir Valin, t. II, page 2; Émérigon, t. II, pages 385 et 398.

(4) Cet article fait sans doute allusion à la prohibition de l'emprunt à la grosse avant le départ, faite par les recès de la Hanse, et peut-être en d'autres pays dont je ferai connoître ultérieurement la législation maritime. Voir Valin, t. II, page 2 ; Émérigon, t. II, pages 100, 384, 396 et 543.

(5) Le rédacteur a raison, s'il veut dire qu'encore bien que le droit romain contînt beaucoup de règles sur le prêt à la grosse, dont il a fait lui-même usage, il n'existoit pas encore, relativement à la forme de ce contrat, d'ensemble de doctrine approprié à l'état de la navigation. C'est ce qu'Émérigon a justement observé, t. II, page 384.

(6) Voir le chapitre XIX, qui développe la théorie dont l'article 1.er du présent chapitre et notre article exposent le principe. Voir Émérigon, t. II, page 398.

IV.

Le maistre ou patron a cette autorité de commander à son equipage (1), et avoir la libre conduite et administration de son navire, et a pouvoir d'obliger icelle ayant fait voile, tellement que, pour l'argent à profit qu'il prend pour son voyage, non seulement il oblige sa part de la nef, pot de vin ou chausses, et ce qui luy revient particulierement à cause de la portion qu'il a au navire, mais aussi les deux autres tiers du fret revenant aux bourgeois et victuailleurs : la raison est, que les bourgeois l'ont eleu, et pris pour agreable sa prud'homie et suffisance; le faisant maistre, le font possesseur et dominateur du navire, et de ce qui en depend : aussi avec luy seul les charte-parties d'affretement se passent; à luy seul se paye le total du fret, dont il fait par aprés distribution, en sorte que celuy qui sera bourgeois pour une moitié de la nef, ne pourra reclamer aucuns deniers du fret, si ce n'est de l'accord du maistre, qui le consentira de bonne volonté, ou par voye de justice.

V.

Autre regard y aura és navires qui vont au tiers, parce que le maistre ne pourra obliger le tiers des victuailleurs, ny le tiers des bourgeois : la raison de la diversité est parce qu'outre que la despense y est plus grande pour les victuailleurs, ils fournissent aussi les marchandises, et eux-mesmes font l'avance pour le maistre, mesme que par raison, clausion generale de l'estat, et contract qui se passe, ledit maistre reserve de se pouvoir faire reconnoistre à ses associez, tel bourgeois pour telle part, tel victuailleur pour l'autre : toutesfois, s'il en prend, le pot du vin du maistre, qui monte à bonne somme, sera obligé avec ce qui luy revient de sa part s'il est bourgeois : en outre il a son plein tiers du tiers des compagnons, l'avance faite par les victuailleurs en principal et profit au prealable payé; lequel plein tiers demeure obligé à ses debtes, specialement à l'argent à profit qu'il aura pris.

CHAPITRE XIX.

De la diversité des Obligations que contracte le Maistre de navire.

I.

Les obligations contractées par le maistre du navire pour subvenir au radoub, vivres, munitions, ou autres choses, pour voyages entrepris, ont speciale hypotheque sur les deniers procedans du fret, au prejudice des debtes anterieures, soient mobiliaires, hypothequaires ou foncieres; pourveu que le procedé (2) soit en la premiere

(1) Cet article et le suivant, dont on trouve le principe dans l'article 95 de l'ordonnance de 1584, ne sont qu'indirectement relatifs au prêt à la grosse. Ils eussent été mieux placés sous un titre spécial, *des droits et obligations du patron*. Ce n'est que dans le chapitre suivant qu'on trouvera ces développemens de la pratique de l'emprunt à la grosse annoncé dans l'article 2 ci-dessus. Voir Valin, t. I.er, page 588, et t. II, page 20; Émérigon, t. II, pages 432, 437 et 450.

(2) Il est assez difficile de comprendre le sens littéral de ces mots. Je crois qu'ils signifient « pourvu que les objets procédant de ce fret, c'est-à-dire, achetés avec son prix et affectés au prêt, soient encore « entre les mains de l'emprunteur. » Voir Valin, t. II, page 9; Émérigon, t. II, page 398.



nature arresté ou poursuivy : car, s'il passe en autre main et qu'il aye souffert changement, la specialité est perdue.

II.

Pour retirer cette specialité, ceux à qui le maistre sera debiteur d'ailleurs, ou pour autres voyages, cassent ordinairement leurs obligations, les renouvellent avec quelque peu d'argent qu'ils baillent, ou rafraichissent par nouvelle promesse, par laquelle le maistre confessera avoir receu comptant ce qu'il n'aura receu, et s'obligera payer au retour de son voyage, et ce à dessein de priver les autres creanciers concurrans en mesme cause : mais, d'autant que cela se fait par dol et sur un faux narré, non seulement telles novations n'obtiennent le privilege d'estre portées par speciale hypotheque sur les deniers du voyage, ains sont declarées puinées de toutes les verifications faites du renouage qu'ils appellent, en laquelle espece de renouage sont comprises les cedulles d'argent à profit, continuées de voyage en voyage. Comme si le marchand prenoit tout le profit de chaque navigation, et laissast tout son principal és mains du maistre, pour les voyages esperez à faire, ce faisant il s'asseure de la suffisance du maistre : ce qui sera bon, non pas au prejudice des bourgeois et victuailleurs, ny aussi de tous ceux qui actuellement baillent leurs deniers à profit; car ils prefereront aussi les pleiges intervenus pour ledit argent à profit, lesquels estant entrez pour un voyage, ils sont deschargez, la navigation estant accomplie, si tant est que le creancier laisse le principal pour d'autres voyages, sans le consentement du pleige (1).

III.

En la concurrence (2) de tous les deniers baillez à profit, ceux qui seront actuellement baillez sans renouage prefereront, et sur tous iceux (3) deniers, ceux que le marchand freteur aura aussi baillé à semblable ou pareil profit, d'autant qu'il semble estre baillé en forme d'avance sur le fret qui sera deu au retour pour avancer la navigation au profit de tous.

IV.

Les autres qui auront baillé argent à profit pour le mesme voyage, ne viendront à la preference pour les autres debtes ou reconnoissances de leurs cedulles : toutesfois, s'il y a assez d'argent, seront payez; sinon ils partiront ce qu'ils en trouveront essence au marc la livre.

V.

L'argent à profit n'est contribuable en aucune avarie, reservé qu'aux rachapts,

(1) Cet article est encore rédigé d'une manière assez obscure. On voit que l'intention du rédacteur est de prévenir des fraudes en empêchant la facilité des renouvellemens de prets à la grosse par continuation. Voir Valin, t. II, page 1; Émérigon, t. II, page 573.

(2) Les principes de cet article et du suivant sont fondés sur les fr. 5 et 6 du titre IV du livre XX du Digeste, *Qui potiores* &c. Ce prêt fait pour le voyage nouveau est la cause de ce voyage qui n'auroit pas lieu sans cette avance.

(3) On a vu dans le Consulat, chapitre 107 [LXVII de mon édition], que le chargeur ne pouvoit refuser de prêter de l'argent au patron dans ses besoins. Ici il s'agit de l'argent prêté avant le départ du navire, et l'on a trouvé naturel de le considérer comme une avance sur le fret du retour. Voir Valin, t. II, page 11; Émérigon, t. II, page 593.

compositions, et jets faits pour la salvation du total, et pour le soulagement et l'evasion des dangers (1).

VI.

Les maistres, bourgeois ou victuailleurs peuvent prendre autant d'argent à profit comme il en faudra pour fournir à leur cote-part des victuailles et radoub, en quoy ne sera comprise la valeur du corps de nef, pource que, s'ils doutent le hazarder, ils ont moyen le pouvoir faire asseurer à moindre prix que le profit de l'argent qu'ils prendront : la valeur du radoub, aggreils, apparaus et victuailles se prendront suivant l'estat de la despense raisonnable qui sera faite, lequel estat ils certifieront estre veritable sous leur seing qu'ils en reconnoistront avant le partement du navire, afin qu'aprés la perte de leur navire ils n'en dressent à plaisir (2).

VII.

Le maistre, outre ce que dessus, aura cette permission de prendre autant d'argent à profit que montent ses chausses ou pot de vin qui luy est promis par la charte-partie, en consideration de l'avance qu'il peut faire à ses compagnons (3).

VIII.

Si, outre les permissions susdites, il s'avance de prendre argent à profit pour laisser en la maison (comme il y en a qui le font ordinairement) et qu'il se perde ; nonobstant les attestations de la perte et prise, il ne sera desobligé; mais sera tenu par reglement de tirer le compte de sa despense du radoub et victuailles combien se monte la part du maistre, y ajoustant ses chausses ou pot de vin. En contre-partie seront couchez les deniers qu'il a pris à profit sur le voyage : s'il se monte à davantage, chacun des bailleurs aura restor au marc la livre tant sur lui que sur ses pleiges, si aucuns y a, et s'il en a baillé ; autrement sur son corps et biens avec interest, à la raison de dix pour cent par an. Pour ce n'est-il pas raisonnable qu'il butinast à son profit le residu des deniers qui n'ont point esté employez à la navigation (4).

IX.

S'il se decouvre de la malversation provenant de la part du maistre ou equipage, cela verifié, ils seront punis comme larrons ou ecumeurs de mer (5).

X.

Le trop d'argent pris à profit fait une vehemente presomption contre le maistre

(1) Ce principe est fort ancien. On le trouve dans la formule de prêt à la grosse qu'un plaidoyer de Démosthène nous a conservé, et dont j'ai donné la traduction, t. I.er, page 46. Voir Valin, t. II, page 18; Émérigon, t. II, pages 503 et 504.

(2) Cet article se réfère à l'article 12 du chapitre II. Voir Émerigon, t. II, page 474.

(3) Cet article se réfère à l'article 95 de l'ordonnance de 1584. Voir Émérigon, t. II, page 480.

(4) Ce principe est la conséquence de la règle qui ne considere comme emprunt à la grosse que l'argent exposé aux risques. Voir Valin, t. II, page 14.

(5) Cet article et les deux suivans constatent sans doute l'usage qui dans la suite a été converti en loi, de punir sévèrement les malversations des patrons. Voir Émérigon, t. II, pages 151 et 496.



du navire, qu'il est consentant ou participant de la perte ou prise de son navire : car, comme en toute traitte, soit maritime ou terrestre, le but et fin des trafiquemens est de gagner et profiter, cettuy-cy ne peut avoir entrepris son voyage en intention de gagner qui auparavant que de commencer est dejà au restor, partant il est à inferer de necessité qu'il se soit imaginé quelque malheureuse fin en sa navigation, pour par sinistre moyen s'acquitter de ses debtes, lesquelles loyaument il ne peut payer sa navigation estant accomplie : car, l'abus y estant tel, on considerera la ruine et perte des navires et marchandises perdues, pillées ou prises plus par la faute susdite que par l'impetuosité et tourmente de la mer; donc cette prescription ou presomption, avec la moindre preuve que l'on pourra faire, les rendra coupables de la mort (1).

XI.

Par les anciennes constitutions, si aucun marinier, pendant le naufrage ou durant le combat de mer, avoit robé et pillé aucune chose servant au navire, ou frauduleusement emporté et recelé les ustencilles d'iceluy, empesché la salvation pour le faire precipiter ou donner occasion au naufrage, la perte des biens estant de grande valeur, ils estoient fustigez et mis aprés aux galeres pour trois ans, ou releguez aux œuvres publiques pour le mesme temps : que si avec la perte des biens ils eussent donné occasion de mort aux autres personnes du navire, ils estoient punis comme homicides. Si les biens perdus n'estoient pas de grande valeur, on avoit égard à leur mauvaise volonté, ils estoient flagellez davantage (2). Pour avoir seulement refusé leur aide et secours au navire periclitant, ils perdoient leurs loyers (3), et en outre ils encouroient punition de corps. A plus forte raison les maistres de navire qui de propos deliberé, ayant pris plus d'argent qu'ils n'en peuvent payer, font perdre leur navire pour ensevelir avec iceluy leurs debtes en la mer.

CHAPITRE XX.

Du Devoir du Greffier des polices.

I.

Le greffier ou clerc des polices d'asseurance doit estre eleu et pris personne de bonne reputation, connoissant et entendant le trafic, principalement celuy qui se negocie par mer; doit estre vigilant et fort expert à tenir comptes et livres de raison, afin que, selon l'ordre et style usité entre iceux, il puisse tenir bon registre de toutes et chacunes les polices d'asseurance qui se font pardevant luy.

II.

Il aura son comptoir en lieu public le plus frequent, auquel sera proposée et affichée l'inscription, *comptoir et bureau des asseurances*, et sera tenu y faire residence,

(1) Voir Émérigon, t. II, page 496.
(2) Ces constitutions sont probablement les lois romaines, rapportées t. I.er, pages 123 et suivantes.
(3) L'article 3 des Rôles d'Oléron contient cette disposition.

ou un clerc entendu pour luy, depuis le matin jusques au soir, à ce que ceux qui auront à se faire asseurer ne soient obligez à le chercher çà et là, mesme ceux qui suivent és places et heures de la bourse, se puissent retirer au bureau pour signer les asseurances si aucunes se presentent.

III.

Plus, ledit greffier prestera serment chaque année, non seulement d'observer les reglemens, mais qu'il ne signera pour soy directement ny indirectement les asseurances; pareillement, qu'il ne prendra ny fera prendre dons, estrennes ou provisions de quelque personne que ce soit pour preferer les uns plus que les autres esdites signatures, sur peine non seulement de privation dudit greffe, mais de correction ou d'amende arbitraire : que fidellement il portera les polices qui luy seront commises; premierement aux marchands originaires de cette ville, si telle est la volonté du marchand chargeur; par aprés les repartira aux uns et aux autres, à ce que chacun, grands et petits, se ressente egalement du profit et dommage.

IV.

Sera nonobstant licite à ceux qui se veulent faire asseurer, bailler les billets ou memoires des personnes qu'ils entendront que signent en leurs polices, mesme les faire porter par leurs domestiques à qui bon leur semblera, à la charge toutefois, leur somme estant complette, de les rapporter pardevers le greffier, pour d'autant et plus promptement que faire se pourra enregistrer le nom des asseureurs, le jour et sommes qu'ils auront signé, pour clorre l'asseurance tant sur son registre qu'au bas de la police, comme il est usité en toutes places, pour par aprés dresser suivant lesdites signatures les cedulles du prix d'asseurance à payer par le marchand chargeur dudit jour en deux mois pour le plus court ou long terme, selon les pactions.

V.

Prendra aussi garde le greffier que ceux qui signent par commission d'autruy ayent à luy bailler coppie approuvée de la procuration de ceux pour lesquels ils signent, laquelle il enregistrera sur son registre, afin que, s'il en avient faute, l'on aye recours audit registre; parce qu'il y a plusieurs qui ne veulent estre denommés aux polices, s'ils font signer autres pour eux, il demandera leur pouvoir, ou, s'ils sont residens en la ville, les fera signer sur les registres, et promettre qu'ils tiendront pour valables les assurances que tel signera pour eux, jusques à la valeur de telle somme : nonobstant ce le procureur ou commissionnaire ne sera deschargé, mais respondra en son propre et privé nom, sauf son restor sur celuy qui l'aura commis; et d'autre part, si ledit procureur ou bien son commis n'est solvable, ou qu'il soit tombé en decadence de ses biens, l'asseuré se pourra bien tousjours addresser au principal en vertu de sa procuration, ou de son pouvoir enregistré, pour la somme ou sommes dont il aura le pouvoir (1).

(1) On peut se reporter à ce que j'ai dit page 379. Voir Émérigon, t. I.er, page 147.

VI.

Item le greffier estant requis pourra faire notifications, declarations et delais, et toutes autres diligences que l'on a accoustumé de faire en asseurances, desquelles il sera tenu de faire memoire sur son papier et registre avec la datte et nom du requerant, delivrera aussi acte de la requisition et response qui luy sera faite.

VII.

Pareillement baillera les coppies en bonne et deue forme des asseurances, toutesfois et quantes requis il en sera, au plus bref temps que faire se pourra, dont il sera salarié de gré à gré.

VIII.

Et pour les grands abus commis à la repartition des avaries ou ressortimens, le greffier pourra bien voir, à la requisition des marchands, les attestations, appreciations des dommages, carguaisons, connoissemens, et faire un projet de la repartition ou ressortimens, suivant les reglemens cy-dessus contenus. Mais il ne les clorra ne signera, qu'au prealable il n'ait conferé avec deux ou trois asseureurs des principales sommes, et qu'avec iceux il soit demeuré d'accord : s'il y a contredit ou opposition, procederont les asseureurs et marchands chargeurs pardevant les prieur et consuls, devant lesquels, s'ils ne s'accordent, leur feront nommer de part et d'autre chacun un marchand; s'ils ne le veulent, qu'ils ne puissent ou soient refusans, les nommeront d'office de justice, et verront iceux les attestations, appreciations, carguaisons et connoissemens, avec le projet du greffier pour les accorder : sinon ils retourneront pardevant les prieur et consuls, lesquels donneront jugement, suivant lequel lesdits asseureurs seront contrains de nantir ou executer, et debourcer les sommes qui seront asseurées ou les avaries, parce que toutes matieres d'asseurances sont tres-provisoires. Le greffier sera contenté de sa peine, de gré à gré; autrement luy sera fait taxe par les prieur et consuls.

IX.

Ne pourra le greffier dresser repartition d'aucunes avaries, si elle n'excede un pour cent en frais et victuailles, et, quand l'avarie avient par tourmente, si elle ne passe cinq pour cent (1).

X.

Aura le greffier pour ses peines et salaires de faire signer les asseurances et tenir registre, la moitié du quart pour cent, qui monte cinq sols pour chacun cent, de livres asseurées; les autres deux sols six deniers reviendront à la police, pour subvenir aux affaires d'icelle. Plus sera tenu avoir en son comptoir une boette pour les pauvres, pour laquelle le marchand chargeur, outre le quart susdit pour cent qu'il paye, payera de chacun millier de livres asseurées *dix deniers*, à la raison d'un denier pour cent de

(1) Des avaries si peu considérables entraineroient trop de frais. Voir Émérigon, t. II, page 205.



livres, qui reviendront au bureau des pauvres de cette ville pour une moitié, l'autre moitié pour donner aux pauvres mariniers qui auront esté pillez sur la mer, ou fait naufrage : mettra aussi une boette hors sondit bureau pour le mesme effet, dans laquelle se mettra le denier à Dieu des marchez qui se font par la ville, ou les aumosnes de ceux qui voudront donner.

Formulaire de la Police d'asseurance suivant le Guidon (1).

In nomine Domini, amen. Nous les asseureurs ci-dessous nommez connoissons et confessons avoir pris et prenons à nos risques, perils et fortunes, les sommes de livres tournois que chacun de nous cy-dessous aura escrit et signé de nos propres mains, lequeldit risque prenons de vous Jacques Cocquart, marchand demeurant à Rouen, pour et au nom de Jean Colomb, demeurant en la ville de Bourdeaux, sur le bled froment de quelque sorte qu'il soit chargé ou à charger devant Rouen, et dans le port et Havre de Grace, par vous ledit Jacques Cocquart ou autre pour ledit Colomb à luy appartenant, ou qu'appartenir puisse, de quelque estat, qualité, nation ou condition qu'il soit, dans deux navires, que Dieu sauve, qui ensuivent, le premier nommé *l'Esperon*, du port de quarante tonneaux ou environ, duquel est maistre aprés Dieu Richard Manissier, demeurant à Fescamp; et le deuxieme nommé *la bonne Avanture*, du port de quarante tonneaux ou environ, duquel est maistre aprés Dieu Jean Bachalaict, demeurant audit Havre de Grace : lequeldit risque courons et avons pris dés ledit jour et heure que ledit bled froment fut ou sera chargé dans lesdits navires, courons mesme lesdits risques sur les heus de Jean Saussé qui portera partie dudit bled froment de cette ville de Rouen audit Havre de Grace, à bord dudit navire de Jean Bachalaict, et aussi dés qu'iceuxdits navires partirent ou partiront, ou qu'ils firent ou feront voile de devant le quay de cette ville de Rouen, et de devant le port dudit Havre de Grace, jusques à ce qu'ils soient arrivez et venus à sauvement devant la ville de Bourdeaux, et audit lieu ledit bled froment deschargé et descendu en terre, et l'avoir mis au pouvoir dudit Jean Colomb, ou de celuy ou ceux qui auront charge ou commission de recevoir, parce que nous ses asseureurs ne seront tenus à l'echaufeture et pourriture desdits bleds et fromens : pendant lequel voyage nous avons pris ledit risque et avanture totalement à nos perils et fortunes, tant de peril de mer, de feu, de vent, amis ou ennemis, ou de quelque prise, d'arrest de roy ou de prince, ou de quelque autre seigneur, de lettres de marque, contremarque, baraterie de patrons ou mariniers, et generalement de tous autres inconveniens pensez ou non pensez, qui pourroient avenir ausdites marchandises ou portion d'icelles. Nousdits asseureurs nous mettons en vostre place et lieu, pour vous sauver et garder de tous dommages et pertes de quelque maniere que ce soit, et donnons congé audit maistre ou maistres, mener et conduire sondit navire ou navires et marchandises, entrer et sortir és ports et havres forcément et volontairement, jusques à estre arrivés audit lieu de Bourdeaux, comme dessus est dit. Mesme, si le cas avenoit que devant ou aprés les marchandises chargées dans lesdits navire ou navires ne puissent faire ledit voyage, sommes contens et acor-

(1) Les formules ci-après ne se trouvent point dans l'édition de 1607, ni dans celle de 1651. Cleirac les ayant transcrites, a dû faire usage, pour publier le Guidon, d'une édition postérieure à 1630, à moins qu'il n'ait lui-même composé ces formules.

dons que lesdites marchandises soient rechargées en un autre ou plusieurs navires sans nous demander nul congé, auquel navire ou navires courons lesdits risques ainsi qu'au premier navire : nous obligeant et promettant chacun de nous, que si autre chose que bien avenoit desdites marchandises ou portion d'icelles (que Dieu ne veuille !) durant ledit voyage, de payer à vous ledit Jacques Cocquart, pour et au nom de Jean Colomb, ou à qui pour vous sera, les sommes tournois que chacun de nous cy-dessous aura escrit ou signé en cette presente police d'asseurance dedans deux mois prochain, aprés la verité connue, ou le dommage qui pourroit estre chacun au sol la livre, vous donnant pouvoir à vous, Jacques Cocquart audit nom que dessus, ou à autre pour vous, en cas que fortune avienne, de mettre ou faire mettre la main pour la recuperation desdites marchandises, tant en nostre profit qu'en nostre dommage, les pourrez vendre et distribuer si besoin est, sans nous demander permission ny congé; et payerons tous frais avancez et despensez qui se feront, desquelles avances et despens serez cru à vostre simple serment, ou de celuy ou ceux qui les auront faits et payez, sans estre tenu à faire autre preuve ny certification : accordant de par nous de vous pouvoir faire asseurer tant du principal que des autres frais et despens qui se feront, avec l'argent qui vous couste à vous faire asseurer. Pour lesquelles choses ainsi garder, accomplir et payer, obligeons tous nos biens, meubles et heritages presens et avenir. Si donnons pouvoir et puissance à toute justice quelconque, tant de ce royaume que des autres parts, qu'ils nous fassent garder et accomplir le contenu de cette presente police, laquelle nous maintenons d'aussi grande force et valeur comme la pourront trouver en quelque autre police que ce soit, comme si elle estoit faite et passée devant notaire et tabellion public. Fait audit Rouen, le quinzieme jour d'octobre 1629.

Quatre mille quatre cens livres, à six livres sur chaque centaine de livres, à courir sur le navire de Richard Manissier deux mille quatre cens livres, et sur le navire de Jean Bachalaict deux mille livres.

Souscriptions des Asseureurs.

Je *Jacques Schot* suis content de courir et risquer en cette presente police, ausdits deux navires que DIEU sauve, la somme de huit cens livres, à sçavoir, quatre cens livres sur chacun navire. Fait à Rouen, les jour et an que dessus. Signé *Jacques Schot.*

Je Guillaume Gautier suis content de courir en cette presente police d'asseurance, ausdits deux navires que DIEU sauve, la somme de six cens livres tournois. Fait à Rouen, lesdits jour et an que dessus. Signé *Gautier.*

Je Jacques Cocquart suis content de courir en cette presente police d'asseurance, ausdits deux navires que DIEU sauve, la somme de huit cens livres tournois, sçavoir, quatre cens livres sur chacun navire. Fait à Rouen, lesdits jour et an que dessus. Signé *Jacques Cocquart.*

A suite sont semblables souscriptions de Nicolas Cocquart pour huit cens livres, David Cocquart pour huit cens livres, Philippe Vandale pour six cens livres sur l'un et l'autre navire.

800^{l}
600.
800.
800.
800.
600.

4400.

Close et arrestée a esté cette presente police d'asseurance à la somme de quatre mille quatre cens livres, et le prix d'icelle, à six livres pour chacune centaine de livres payer à deux mois : et a fait cedulles ledit Jacques Cocquart pour ledit Jean Colomb, dont moy *Mathieu Alorge*, commis pour les marchands, ay signé au bas d'icelle. A Rouen, ce quinzieme octobre 1629. Signé *M. Alorge.*

Il m'a esté payé à moy Mathieu Alorge par le sieur Jacques Cocquart, à la requeste de Jean Colomb, pour le quart pour cent de quatre mille quatre cens onze livres deux sols tournois, dont le quitte.

Acte du Delais.

JE Mathieu Alorge, commis pour les marchands a faire et dresser polices d'asseurance qui se font en cette ville de Rouen, certifie à tous qu'il appartiendra, que le dixieme jour de mars 1630, à la requeste du sieur Jacques Cocquart, pour et au nom de Jean Colomb demeurant à Bourdeaux, j'ay signifié, dit et declaré aux sieurs Jacques Schot, Guillaume Gautier, Jacques Cocquart, David Cocquart et Philippe Vandale, en parlant à tous en leur personne, et l'onzieme dudit mois de may parlant à Nicolas Cocquart : comme le navire nommé *l'Esperon,* du port de quarante tonneaux ou environ, duquel est maistre aprés DIEU Jean Bachalaict, demeurant au Havre de Grace, sur lequel ils ont asseuré leur bled froment, pour aller de Rouen à Bourdeaux : que depuis le departement dudit navire de cette ville de Rouen il n'a reçu aucunes nouvelles dudit navire; ce qui fait avoir opinion audit Cocquart audit nom, qu'iceluy dit navire, en allant et poursuivant son voyage, a esté perdu et periclité en mer, ou bien pris et depredé par les Turcs et mené en Barbarie, dont requerant que dessus j'ay dit et declaré ausdits dessus nommez pour les sommes par eux asseurées sur ledit navire; et que ledit Jacques Cocquart audit nom entend estre payé d'icelles sommes par eux asseurées sur ledit navire au bout de l'an et jour, du jour dudit delais à eux fait. Lesquels Jacques Schot, Guillaume Gautier, Jacques Cocquart, David Cocquart, Nicolas Cocquart et Philippe Vandale ont respondu qu'ils m'avoient ouy; en temoin de quoy moy dit Alorge en qualité que dessus ay signé la presente. A Rouen, ledit jour onzieme may 1630. Ainsi signé. *M. Alorge.*

CHAPITRE XIV.

Droit maritime de la Ligue anséatique.

TANDIS que le commerce maritime étoit partagé entre les villes de l'Italie, de la France méridionale et de l'Espagne, qui bordoient la Méditerranée, et que les croisades, infructueuses dans le but religieux qui les avoit fait entreprendre, produisoient en faveur de ces villes des résultats inespérés, une révolution importante, qui devoit avoir d'immenses avantages pour le commerce de l'Europe septentrionale, se préparoit sur les bords de l'océan Germanique et de la mer Baltique.

Des villes que la fureur des guerres avoit épargnées, ou que la nécessité avoit fait établir, étoient devenues le seul asile où l'on pût trouver quelque sûreté contre les brigandages de l'anarchie, ou quelque adoucissement aux rigueurs du régime féodal.

L'industrie manufacturière dans les unes, la navigation dans les autres, devinrent l'occupation de leurs habitans. A une époque où la mer offroit peu de sécurité, où les communications par les voies de terre étoient exposées à des difficultés et à des dangers de toute espèce, le besoin avoit multiplié les associations des commerçans pour une défense commune; l'exemple des particuliers apprit bientôt aux villes l'utilité qu'elles pouvoient retirer de confédérations qui substituoient l'union des forces collectives et la permanence de ses avantages aux engagemens fortuits et passagers intervenus entre des particuliers.

Il paroît certain que dans la première moitié du XIII.e siècle une association de ce genre fut faite par plusieurs villes situées sur le cours et vers l'embouchure du Rhin (1). Quelques-unes de celles qui bordoient la mer Baltique et l'océan Germanique suivirent cet exemple; mais le petit nombre de ces villes au moment où les premières associations eurent lieu, et la médiocrité de leur fortune, ont fait peu remarquer ces événemens, et il en résulte, comme on l'a vu page xcij, beaucoup d'obscurité sur l'époque à laquelle on peut les attribuer.

Ces confédérations isolées, qui portoient déjà le nom allemand Hansen, furent amenées, par le concours d'un grand nombre de circonstances, à se réunir en une seule, qui reçut le titre de *ligue anséatique*, pour exprimer la

(1) Just. Winckelmann, *Exsequiæ Rulandi Bremensis*, sect. LXVI, ap. Westphalen, *Monum. ined. rerum Cimbr.* t. III, col. 2147 et 2148. Voir les notes 4 de la page xcij et 2 de la page c.

fusion des différentes ligues. Il ne faut pas néanmoins prendre ces mots dans une acception trop rigoureuse ; car il est de fait que plusieurs coalitions continuèrent de subsister ou se formèrent entre des villes qui faisoient partie de la confédération générale (1).

J'ai déjà, dans la partie de mon Introduction qui est placée en tête de ce volume, donné quelques notions sur les commencemens de la ligue anséatique, et j'en continuerai l'exposé dans le tableau du commerce des XIV.ᵉ et XV.ᵉ siècles.

Ce chapitre est destiné à recueillir les actes de législation qu'elle a faits relativement au commerce maritime, depuis le plus ancien dont il m'ait été possible de retrouver le texte, qui est de 1369, jusqu'en 1614, époque où, après avoir jeté un grand éclat pendant près de trois siècles et n'étant plus que l'ombre d'elle-même, elle refondit ses anciennes lois maritimes en une seule, qui, malgré ses imperfections et ses lacunes, forme une des plus importantes sources où les législateurs modernes aient puisé.

Les premiers soins des administrateurs de la ligue avoient été de lui donner de la consistance, d'étendre son commerce, et de réunir dans un même intérêt les villes déjà liées entre elles par des associations particulières. Bientôt ils sentirent qu'encore que la plupart des états confédérés eussent leur législation propre, législation qui par la nature des choses devoit embrasser le droit commercial et maritime, il étoit utile de préparer les esprits à adopter des règles uniformes sur cet important objet ; ils s'en occupèrent aussi activement que le permettoit leur situation.

On ne voit pas qu'ils se soient livrés à ce travail avant les dernières années du XIV.ᵉ siècle. C'est seulement en effet dans la seconde moitié de ce siècle que la ligue formée insensiblement, et occupée, dans les premiers temps, du soin d'accroître le nombre de ses membres et de se procurer des sûretés ou des priviléges commerciaux, prit tout-à-coup un caractère politique, et révéla son existence, ainsi que l'immensité de ses ressources, dans la guerre célèbre qu'elle soutint contre Waldemar, roi de Danemarck. En 1364, ou, selon d'autres, en 1367 (2), soixante-et-dix-sept villes, suivant le récit des historiens du temps (3), se réunirent par leurs députés dans un congrès à Cologne, et déclarèrent en commun la guerre à cet ennemi puissant, qui répondit à leur défi par une plaisanterie (4), et en peu d'années fut renversé du trône par leurs efforts et leurs intrigues.

Le succès de cette guerre, qui concourut si puissamment à constituer la ligue sur des bases solides, à l'organiser en corps politique, et à préparer

(1) Voir Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. III et IV. Hagemeier, *De fœdere Hanseatico*, cap. IV.

(2) Sartorius, Geschichte des hanseatischen Bundes, t. II, page 741. Werdenhagen, part. IV, cap. I, date cet acte de 1358 ; on verra, page 437, que son assertion n'est pas sans quelque apparence de fondement.

(3) Lamb. Alard. *Res Nordalbingenses*, ap. Westphal. *Monumenta inedita*, t. I.ᵉʳ, col. 1814.

(4) Pontanus, *Historia Danica*, lib. VIII, page 494.

ses hautes destinées, étoit dû évidemment aux villes des bords de la Baltique et de l'océan Germanique. Il en résulta pour elles un accroissement de richesses et de gloire qui les rendit bientôt l'ame et les chefs d'une confédération dans laquelle celles des bords du Rhin les avoient devancées. Ces villes maritimes dûrent vivement insister sur la formation d'un droit uniforme, dont leurs statuts particuliers, notamment celui qu'Hambourg et Lubeck adoptèrent en termes presque identiques en 1276 et 1299, avoient jeté les fondemens (1).

Mais, souvent détournés par des affaires politiques non moins qu'embarrassés par la difficulté de concilier les intérêts locaux et d'amener à se soumettre à des règles communes des navigateurs dont la position n'étoit pas la même, les administrateurs de la ligue ne purent y procéder qu'avec lenteur. Les recès des dernières années du XIV.ᵉ siècle, ceux même du XV.ᵉ, n'offrent que des dispositions isolées, sans système, destinées à statuer sur ce qui étoit le plus urgent, et à réformer les abus les plus communs ou les plus dangereux; c'est au XVI.ᵉ siècle seulement que des récès étendus et médités avec soin annoncent la possibilité d'une loi complète qui n'a été rédigée qu'au XVII.ᵉ siècle. On ne doit point en être surpris. L'objet primitif de la ligue étoit une association mutuelle de défense et de participation à des priviléges commerciaux, mais non la formation d'une puissance politique fédérative, à la conservation de laquelle l'uniformité de la législation semble en quelque sorte indispensable (2).

La ligue, composée d'un grand nombre de villes dont la seule enceinte formoit tout le territoire, et qui étoient séparées par des états vastes, quelquefois puissans, souvent ennemis ou jaloux de sa prospérité et en général mal disposés pour elle (3), ne pouvoit constituer une autorité centrale assez forte pour avoir un gouvernement proprement dit et ramener tant d'associés à l'unité de volonté.

Plusieurs de ces villes n'étoient pas d'ailleurs indépendantes; elles n'avoient pas ce qu'on appelle l'*autonomie*, ou du moins elles n'en jouissoient que par une sorte de concession tacite, et, à vrai dire, sous le bon plaisir des princes dont elles dépendoient. Quelques-uns de ces princes voyoient avec un mécontentement secret leurs villes entrer dans la ligue; ils y trouvoient une sorte d'atteinte à leur souveraineté, le système de la ligue ayant toujours été de soustraire ses membres aux juridictions qui n'émanoient pas d'elle. Si d'autres envisageoient favorablement l'admission de leurs sujets dans la confédération, afin que, devenus plus riches, ils payassent plus facilement les tributs et fissent prospérer le pays, ils n'entendoient pas qu'on allât plus loin; ils vouloient rester les législateurs de leurs états, ou, du

(1) Langenbeck, Anmerkungen über das Hamburgische &c., Dreyer, *De inhumano jure &c.*
(2) Polybe, *Hist.* lib. II, cap. XXXVIII.
(3) Lange, *Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum*, &c. cap. VIII.

moins, ils vouloient conserver une sorte de contrôle sur les statuts et les coutumes qu'ils leur permettoient de rédiger.

Ces causes diverses et beaucoup d'autres qu'il n'est pas de mon sujet de développer, expliquent, s'il est permis d'employer une expression familière, les tâtonnemens des administrateurs de la ligue dans l'introduction d'un droit maritime uniforme.

On sent d'ailleurs combien il étoit difficile de réunir en une seule volonté un corps composé de tant de membres disparates. Sans doute tous étoient unis, lorsqu'il s'agissoit du commerce qui les faisoit subsister et que tous avoient un égal intérêt à maintenir et à étendre, ou de s'assurer les moyens de s'enrichir. Alors on apprécioit les avantages d'une direction uniforme. Dès que le succès avoit émoussé ce sentiment, l'égoïsme local reprenoit ses droits ou plutôt son influence. Les petits états, portés par leur intérêt à s'allier aux plus puissans, mais secrètement jaloux de la prépondérance de ces derniers, auroient cru leur indépendance compromise, s'ils avoient abdiqué leur puissance législative, en se soumettant sans réserve à des lois sur le droit privé émanées des assemblées de la confédération, dans lesquelles les grandes villes exerçoient presque toute l'autorité. Il en résultoit nécessairement que, sous ce rapport, les actes du congrès étoient moins des lois que des conseils donnés à chaque ville pour l'inviter à adopter ce qui avoit paru utile ou avantageux (1).

C'est ce qui explique pourquoi, dans les premiers temps de la ligue, il a été fait peu de recès sur le commerce maritime, et pourquoi, dans le XVe siècle, où ils devinrent plus nombreux, la plupart de ces recès, rendus souvent à une courte distance les uns des autres, reproduisent les précédens d'une manière presque toujours littérale.

Le plus ancien que j'aie pu me procurer, relativement à l'objet spécial de ma collection, est, comme je l'ai dit, de 1369. Je n'oserois affirmer qu'il n'y en ait pas eu d'antérieurs; mais, si cela est, je doute qu'on puisse les retrouver, puisque des actes d'une plus haute importance, notamment celui de 1364 ou 1367, qui constate une époque si célèbre pour la ligue, n'ont pas été conservés. Sartorius même assure que les administrateurs de la ligue n'ont commencé à mettre leurs délibérations par écrit qu'en 1361, et qu'il n'existe de copies de ces actes qu'à compter de 1370 (2). Mais cette assertion n'est pas complétement exacte. On verra bientôt que des recès de 1312 et d'un assez grand nombre d'années antérieures à 1361 subsistent, sinon en textes originaux, du moins en extraits rédigés avec un caractère presque officiel.

Le plan de la collection que j'ai entreprise ne comporte pas la publication des textes relatifs à l'organisation, au gouvernement et au droit politique

(1) C'est ce qu'on lit dans l'article 2 du titre XV du recès de 1614.

(2) Sartorius, t. Ier, page 108, et t. II, page 34.

de la ligue (1); mais il me semble qu'il peut y avoir quelque utilité à faire précéder les documens que j'ai recueillis d'un court exposé de la constitution de ce corps célèbre, de ses assemblées, et de l'esprit qui en général présidoit à sa législation. Fidèle à mon plan de ne puiser mes assertions que dans des actes authentiques, je ferai uniquement usage de ce qu'il m'a été possible de connoître des recès relatifs à ces différens objets.

Il est présumable que les premières villes qui formèrent entre elles des associations, ou que les ligues qui se réunirent ultérieurement en une confédération générale, réglèrent leurs conditions sous des rapports uniformes de réciprocité. On ne sait point au juste à quelle époque a été rédigé le premier acte qui en posa les bases. L'opinion assez généralement adoptée est qu'il eut lieu à Cologne en 1364 ou 1367, au moment où la ligue déclara la guerre au roi de Danemarck. Il est probable cependant qu'une convention avoit eu lieu antérieurement, puisqu'on lit dans un recès de 1359 (2) que toute ville qui sera ultérieurement admise dans la ligue se conformera aux règles de l'union *faite à Cologne*; ce qui prouveroit, à moins de quelque erreur dans la date du recès qui porte le millésime de 1359, qu'un pacte fédéral existoit déjà (3), et par conséquent avoit précédé celui de 1364 ou 1367. On peut le présumer avec d'autant plus de raison, que des recès de 1312, 1317, 1318, 1327, et quelques autres antérieurs à 1359, que j'analyserai bientôt, statuent sur les conditions d'admission et sur les obligations des villes confédérées.

Mais, quand la ligue eut été formée, des villes qui dans l'origine n'en faisoient pas partie désirèrent en partager les avantages. Les conditions de leur admission dûrent varier suivant leur situation, leur importance, leurs ressources, le degré de leur indépendance, en un mot, suivant qu'il devoit en résulter pour le corps des avantages plus ou moins considérables que ceux qu'elles-mêmes en retiroient. Deux recès de 1440 et de 1447 contiennent des dispositions à ce sujet (4); on peut croire que ces recès en reproduisent de plus anciens, ou que, s'il n'en a pas existé d'autres, on suivoit primitivement des règles qui ne nous sont pas parvenues, mais qui différoient peu de celles qu'on trouve dans les recès de 1440 et de 1447.

D'après ces deux actes, une ville n'étoit admise dans la confédération qu'après en avoir formé la demande. La ville à laquelle la supplique avoit

(1) Au moment où je corrige l'épreuve de cette feuille, je reçois les deux premiers volumes d'un ouvrage publié par M. Lappenberg, qui satisfera sous ce rapport à la juste impatience du public, en complétant l'histoire de la ligue anséatique, que la mort de Sartorius a laissée incomplète. Cet ouvrage a pour titre : Urkundliche Geschichte des Ursprunges der deutschen Hanse; Hambourg, 1830, in-4.° On verra bientôt tout ce que je dois à l'obligeance de M. Lappenberg.

(2) Compilation de recès faite par le syndic Domann, ap. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseat.* part. IV, cap. XI, n. 13.

(3) Ainsi Werdenhagen pourroit avoir raison; voir la note 2 de la page 434.

(4) Werdenhagen, *ubi suprà*, n. 1.

été adressée, ou celle de Lubeck, convoquoit l'assemblée. On y discutoit la demande; et si l'admission étoit accordée, on en donnoit avis aux souverains ou aux chefs des états chez lesquels la ligue jouissoit de priviléges. Ce qu'on exigeoit principalement d'une ville qui sollicitoit son admission, c'est qu'elle dépendît le moins possible d'un prince (la souveraineté de l'empereur exceptée de cette marque de défiance républicaine), afin, disoit-on, qu'elle eût plus de liberté pour observer les réglemens communs et les obligations qu'elle contractoit. Il falloit aussi que la régence de la ville postulante eût dans son sein le degré d'autorité nécessaire pour pouvoir obliger ses citoyens à contribuer aux charges auxquelles elle s'engageoit envers la ligue.

Le plus ancien des actes constatant les conditions de la confédération dont le texte ait été conservé, est, suivant Sartorius, celui de 1418 (1).

L'engagement, qui devoit être renouvelé tous les dix ans, consistoit à maintenir la sûreté et la paix dans les villes et le pays contre qui que ce fût, l'empereur seul excepté, et sous la réserve de ce que chacun des confédérés devoit en honneur et justice à son légitime seigneur (restrictions qui n'ont pas été particulières à la ligue) (2). Les confédérés s'obligeoient réciproquement à s'assister, à se défendre et à veiller à leurs avantages réciproques. Si l'une des villes confédérées étoit attaquée, les autres devoient tenter par leur médiation et par les voies amiables de rétablir la paix; mais, si l'agresseur s'y refusoit et continuoit ses hostilités, la partie lésée pouvoit exiger des autres leur assistance, suivant les formes et dans les proportions déterminées par les réglemens. Aucune ville de la ligue ne pouvoit déclarer la guerre à des princes, seigneurs ou états étrangers, sans l'approbation des quatre les plus voisines. Celles qui avoient des différends entre elles ne pouvoient, dans aucun cas, y faire intervenir des étrangers : les autres villes de la ligue avoient seules droit de prononcer sur ces différends. A cet effet, les parties devoient informer la régence de Lubeck, qui conféroit à quatre villes le pouvoir de terminer l'affaire à l'amiable ou par jugement. Aucune n'avoit le droit de faire des traités de paix ou d'alliance avec des étrangers sans l'avis de la confédération. Cet acte de 1418 prononçoit une amende de cent marcs d'argent contre ceux qui l'enfreindroient.

Les conditions du pacte fédératif de 1418 se retrouvent dans les renouvellemens postérieurs, notamment dans ceux de 1579 (3) et de 1604 (4), avec des développemens ou des modifications; mais ils n'ont pas assez de rapport à mon sujet pour que j'aie besoin de les faire connoître.

On a vu que les conditions d'admission n'étoient pas toujours les mêmes.

(1) Cet acte, dont je donne l'analyse d'après Sartorius, t. II, pages 11 et suiv., n'est dans aucun recueil imprimé; car je ne pense pas qu'il ait entendu parler du recès de 1418, dont il sera question page 466, lequel ne contient point les dispositions citées par Sartorius.

(2) Morena, *Historia rerum Laudensium*, ap. Murat. *Rerum Ital. Script.* t. VI, col. 995.

(3) Chytræus, *Saxonia*, lib. XXIV.

(4) Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. XI.

Il paroît en effet démontré que, d'une ville à l'autre, les droits étoient différens; que les unes jouissoient sans réserve de tous les priviléges de la ligue; que les autres n'avoient pas voix et séance dans les congrès, n'étant qu'alliées ou seulement protégées, quelquefois même sujettes d'autres villes; que toutes, en un mot, ne participoient pas également aux droits utiles, aux monopoles dans l'étranger, aux comptoirs, aux magasins et à certaines branches du commerce anséatique.

Une des principales conditions de l'admission étoit l'assujettissement à fournir un contingent en hommes et en argent, suivant une matricule fixée par le congrès d'après l'importance des besoins et les circonstances : mais les villes moins favorisées n'étoient tenues qu'à une contribution pécuniaire, annuelle et invariable pour toute la durée de leur engagement; elles portoient le nom d'*annuistes* (1).

Plusieurs causes pouvoient faire perdre les avantages attachés à l'admission dans la ligue. La plus grave étoit le soulèvement des citoyens contre leurs magistrats. La ligue avoit, dès les premiers momens de sa formation, prévu les dangers de l'anarchie : elle avoit fait du respect pour les magistrats une condition essentielle du maintien d'une ville dans la confédération (2). L'autorité de ce grand exemple, la vigueur qui fut déployée dans des occasions solennelles, ne purent manquer d'avoir beaucoup d'influence sur les autres nations, à une époque où l'anarchie avoit si long-temps prévalu (3). La ligue porta plus loin ses précautions. S'il étoit nécessaire de faire respecter les magistrats et de les défendre contre les révolutions populaires, il falloit aussi prévenir les abus d'autorité de leur part; c'étoit le seul moyen d'empêcher les habitans de se faire justice eux-mêmes par des insurrections ou des destitutions violentes : en conséquence, la ligue s'attribua la connoissance des contestations qui s'élevoient dans ces cas; son entremise pacifioit les différends (4). Il paroît qu'elle n'usoit de cette intervention qu'en faveur des magistrats des villes libres. Des princes qui avoient dans leur dépendance des villes anséatiques, s'adressèrent quelquefois, mais sans succès, au congrès pour faire rentrer leurs sujets dans le devoir.

Une autre cause d'exclusion, aussi grave et non moins juste, avoit lieu contre les villes qui, désertant la cause et en quelque sorte trahissant les intérêts de la ligue, avoient pris part contre elle dans les contestations ou les guerres qu'elle soutenoit contre des souverains étrangers (5).

Il est naturel de croire que le refus de se soumettre aux résolutions de

(1) Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. XIV. Hagemeier, *De fœdere Hanseatico*, cap. VI.

(2) Recès de 1317, 1318, 1327, 1347, 1412, 1417, 1418, 1420, 1447, 1454, 1470, 1487 et 1521, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 28, 29 et 30.

(3) C'étoit peut-être pour assurer la liberté des magistrats que nul ne pouvoit comparoître devant un sénat accompagné de plus de six personnes. Recès de 1417 et de 1418, ap. Werdenhagen, n. 26.

(4) Recès de 1312, 1317, 1327, 1341, ap. Werdenhagen, n. 32.

(5) Werdenhagen, part. IV, cap. X. Sartorius Geschichte des hanseatischen Bundes, t. I.er, pages 113 et 114.

l'assemblée générale étoit une cause d'exclusion. Il faut toutefois faire à cet égard une distinction que j'ai indiquée page 436.

Lorsque les résolutions avoient pour objet des matières de droit privé, il est peu probable que le refus d'une ville de changer sa législation propre, pour y substituer celle adoptée par le congrès, fût considéré comme un tort de nature à entraîner l'exclusion. On ne pouvoit, on ne devoit agir que par la voie de persuasion.

Il devoit en être autrement du refus d'exécuter des mesures relatives à l'état politique et à la sûreté générale de la ligue. Toutefois, lorsque ce refus étoit fait par des villes puissantes, rien n'étoit plus difficile que de les contraindre. C'étoit l'objet de négociations longues et délicates qui souvent restoient sans résultat; le patriotisme des premiers temps se refroidissoit insensiblement, et l'on vit, dès le XV.[e] siècle, de grandes villes donner le funeste exemple d'une désobéissance plus ou moins grave, d'une indifférence non équivoque pour les intérêts de la ligue, et braver même la menace d'être déclarées déchues de leur participation aux droits anséatiques.

L'exclusion dont une ville étoit frappée n'avoit rien d'irrévocable; mais la réintégration étoit difficile. Elle n'étoit obtenue presque toujours qu'au moyen de recommandations puissantes, d'actes de soumission et de repentir, et surtout à la charge de payer des amendes qui servoient à grossir le trésor commun (1).

Le droit de statuer sur les intérêts généraux étoit confié à une assemblée composée de délégués des villes confédérées.

Comme la ligue avoit des rapports si importans avec un grand nombre de souverains, que souvent elle leur envoyoit des chargés d'affaires pour défendre ses intérêts, cette mesure devoit être autorisée par l'assemblée générale; c'étoit uniquement dans ce cas que les frais de l'ambassade étoient supportés par le trésor de la ligue. Ce n'est cependant qu'en 1604, c'est-à-dire, à une époque où déjà la confédération avoit perdu une grande partie de sa force morale et de sa puissance matérielle, qu'on posa quelques règles à ce sujet (2).

Pour remédier aux inconvéniens de la grande dissémination des villes et à leur éloignement de celle de Lubeck, qui fut presque toujours le centre des opérations et le siége des assemblées générales, on avoit formé trois districts ou cercles dont chacun avoit sa capitale, savoir : Lubeck, Cologne, et Magdebourg, remplacée dans la suite par Brunswick. Cette division existoit en 1443, quoiqu'on ne puisse avec certitude désigner les villes dont chaque cercle étoit composé. L'admission d'un grand nombre d'autres villes, et notamment de celles de Prusse, donna lieu à une nouvelle division en quatre cercles, qui prévalut sur l'ancienne. La démarcation des arrondissemens, le

(1) Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, antegr. et cap. I.
(2) Recès de 1604, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 100 à 104.

nombre des villes dont ils étoient formés, ont beaucoup varié, parce que dans l'espace de trois siècles plusieurs se détachèrent de la ligue, en furent exclues, ou, par d'autres causes, cessèrent d'en faire partie (1).

D'ailleurs il ne faut pas perdre de vue que jamais on n'a connu d'une manière bien exacte le nombre des villes anséatiques ayant voix au congrès. Outre que peu de documens capables de nous en instruire ont été conservés, que divers événemens ont, comme je l'ai dit déjà, fait varier ce nombre, la politique des chefs étoit intéressée à le laisser dans une sorte d'indétermination, ou du moins à ne le pas faire connoître aux puissances étrangères, qui ne voyoient ni sans inquiétude, ni sans jalousie, s'accroître la confédération. Il paroît que, lorsqu'on avoit à s'expliquer à ce sujet, ou qu'on prenoit des qualités dans quelques actes, le congrès se bornoit à cette formule : *Nous, les villes de Lubeck, Hambourg* (et quelques-unes des plus connues), *ainsi que toutes les villes qui sont comprises dans les mêmes priviléges et dans la ligue anséatique* (2).

Il est probable qu'au XV.e et au XVI.e siècle, époque la plus glorieuse pour la ligue, le nombre des villes qui députoient avec voix délibérative au congrès, n'étoit pas au-dessous de soixante-et-douze : mais, si l'on y ajoute celles qui lui appartenoient sous des rapports plus éloignés, ce nombre seroit bien plus considérable; beaucoup de villes tenoient à la confédération d'une manière médiate, comme associées ou même comme sujettes de celles qui jouissoient de la voix active.

L'assemblée générale devoit se réunir tous les trois ans à Lubeck, à la fête de la Pentecôte, à moins que des circonstances imprévues n'exigeassent une convocation plus rapprochée (3); et rarement, en effet, les guerres que la ligue avoit à soutenir, et la nécessité de prendre des mesures pour la conservation de l'union ou des intérêts communs, ont permis de s'en tenir aux assemblées triennales. Il arriva souvent aussi qu'elles se tinrent dans d'autres villes que Lubeck. Plusieurs des recès dont je donnerai le texte, ont été faits à Stralsund, à Wismar, à Rostock, à Hambourg. Il est certain aussi que plusieurs fois la diète s'assembla à Brême, à Lunébourg, ou dans d'autres villes de la basse Saxe et de la Westphalie, pour épargner aux députés de ces pays des voyages longs et dispendieux. Quelquefois même les réunions ont eu lieu hors des limites de l'Allemagne, par exemple, en Danemarck, en Suède, en Norvége, dans les Pays-Bas, lorsqu'un danger pressant menaçoit un comptoir, une ville, la ligue entière; qu'il falloit prendre une résolution prompte et active, apaiser des troubles, ou s'opposer à des insurrections (4). Mais, en général, on préféroit Lubeck, où

(1) Hagemeier, chap. III, en a donné le tableau. On peut aussi consulter Werdenhagen, part. IV cap. VIII et XVI, et Sartorius, t. I.er, pages 95, 96 et 120.

(2) Sartorius, t. I.er, page 98.

(3) Recès de 1430, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 2.

(4) Werdenhagen, part. III, cap. XVI; part. IV, cap. X. Hagemeier, cap. VI.

les renseignemens étoient conservés. Elle étoit le centre du cercle qui renfermoit le plus de villes importantes et prépondérantes dans la confédération; c'étoit là aussi que résidoit le syndic de la ligue (1).

Dans ces assemblées, toutes les villes assujetties à fournir des contingens en hommes et en argent, d'après la *matricule,* avoient le droit de suffrage; mais les villes *annuistes* ne comparoissoient par des fondés de procuration qu'à l'époque de chaque renouvellement de la confédération (2).

Les députés des quatre principaux comptoirs de la ligue, savoir, celui de Londres, de Bruges, de Berghen en Norvége, et de Nowogorod en Russie, étoient admis à entrer dans le congrès; mais ils n'y avoient point droit de suffrage. Ils n'étoient appelés que pour faire connoître l'état des affaires, les moyens les plus propres à procurer l'extension du commerce, les difficultés qui s'élevoient dans l'intérieur de leurs comptoirs; principalement pour mettre sous les yeux de l'assemblée ce qui étoit relatif à la situation de la ligue avec les souverains étrangers, ou les habitans des pays dans lesquels le monopole anséatique excitoit des jalousies ou blessoit les intérêts nationaux. Leur rapport achevé, ils se retiroient et recevoient leurs instructions (3).

Des souverains, des princes, paroissoient quelquefois en personne aux assemblées du congrès pour y faire valoir leurs intérêts: d'autres y envoyoient des ministres ou des chargés d'affaires; mais après l'audience ils n'assistoient pas aux délibérations (4).

Les matières qui devoient être proposées étoient ordinairement préparées dans une réunion de députés des villes situées au midi de la Baltique (5), connues sous le nom de *Vandales,* parce que le pays qu'elles occupoient avoit été autrefois habité par un peuple de ce nom (6). Des amendes étoient prononcées contre les villes qui n'envoyoient pas leurs députés, et elles etoient exclues jusqu'au paiement (7). Celles dont les députés arrivoient trop tard étoient passibles d'une amende proportionnée au nombre des jours de retard (8). Les habitans de ces villes pouvoient être arrêtés à défaut de paiement de ces amendes (9). Cependant on admettoit des excuses dont la vérité devoit être affirmée par un sénateur (10).

Le peu de sûreté des routes, presque toujours infestées de brigands ou d'hommes armés, avoit porté la ligue à mettre les députés sous sa sauvegarde. La ville la plus voisine du lieu où ils avoient été arrêtés étoit

(1) Werdenhagen, part. IV, cap. IX. Sartorius, t. II, page 34.
(2) Hagemeier, cap. VI.
(3) Sartorius, t. II, pages 73, 74 et 75.
(4) Sartorius, t. II, pages 70, 71 et 75.
(5) Lettre de 1624, du sénat de Magdebourg à celui de Lubeck, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. VIII, et ap. Hagemeier, cap. IV.
(6) Krantz, *Vandalia,* lib. I, cap. I; lib. VII, cap. X. Voir page lxxxiv.
(7) Recès de 1430, 1549, 1556 et 1604, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 2, 93, 94 et 95
(8) Recès de 1417, 1441, 1447 et 1540, ap. Werdenhagen, n. 5.
(9) Recès de 1434, ap. Werdenhagen, n. 3.
(10) Recès de 1417, 1441, 1447 et 1540, ap. Werdenhagen, n. 4.

chargée de prendre les mesures nécessaires pour leur faire recouvrer la liberté (1).

Un député dont les pouvoirs étoient expirés ou révoqués ne pouvoit partir avant que son successeur eût été admis (2). Chacun d'eux devoit être muni de ses lettres de créance et des instructions de ses commettans (3). Pour atteindre ce but, on indiquoit dans les lettres de convocation les principaux objets soumis à la délibération du congrès, afin que les députés pussent être munis d'un mandat suffisant. A cet effet, les villes que le voisinage réunissoit dans un même intérêt, ou celles d'un même cercle, examinoient préalablement les objets qui devoient être discutés; elles donnoient les instructions convenables à leurs députés, les chargeoient de demander des modifications, de faire des représentations, quelquefois même des protestations (4).

Il ne paroît pas que la liberté des villes dans le choix de leurs députés ait été limitée par des recès : du moins je n'en connois point d'autres que ceux par lesquels il étoit décidé que le syndic ou le secrétaire d'une ville ne seroit point admis s'il n'accompagnoit un sénateur (5); encore cette règle n'exista pas toujours et fut quelquefois violée (6). Ainsi les choix tomboient indistinctement sur des magistrats, des jurisconsultes, des notaires, des négocians. Ces derniers furent le plus habituellement choisis dans les beaux temps de la ligue, lorsqu'elle avoit un commerce, une navigation immense à maintenir; des franchises, des priviléges de tout genre à défendre, à étendre, à expliquer; des comptoirs étrangers à surveiller, à maintenir; des négociations à suivre avec une partie considérable des états de l'Europe; des associés à guider, à contenir, à faire rentrer dans les bornes du devoir; la paix à conserver dans les villes; des subsides à régler; des guerres à soutenir. Dans la suite, les députés furent plus habituellement pris parmi les jurisconsultes, parce que l'influence du droit de Justinien, qui s'introduisit dans toute l'Europe, et d'après lequel les statuts de la plupart des villes furent rédigés, exigeoit un genre d'études et des lumières qui n'étoient plus à la portée des commerçans (7). Aussi voit-on que la ligue s'occupa particulièrement d'une législation maritime privée dans le XV.ᵉ siècle, et qu'elle commença à cette époque à en faire un corps de doctrine.

Quand l'assemblée étoit formée et les pouvoirs vérifiés, le syndic de la ligue proposoit les points de discussion et probablement rédigeoit la délibération (8). Les affaires particulières ne devoient être expédiées qu'après

(1) Recès de 1417, 1441, 1447 et 1540, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 6.
(2) Recès de 1556, ap. Werdenhagen, n. 8.
(3) Recès de 1369, ap. Werdenhagen, n. 7.
(4) Werdenhagen, part. IV, cap. III et XI. Sartorius, t. II, page 49.
(5) Recès de 1418, 1441, 1447 et 1553, ap. Werdenhagen, n. 9 et 10.
(6) Werdenhagen, n. 9. Sartorius, t. II, pages 59 et 60.
(7) Sartorius, t. II, page 58.
(8) Werdenhagen, part. IV, cap. X. Hagemeier, cap. VI.

qu'il avoit été statué sur les affaires générales (1). On a peu de détails sur les règles suivies dans les délibérations. Il paroît seulement qu'on avoit pris quelque soin pour empêcher qu'il ne se formât des schismes, des cabales, des réunions secrètes entre les députés de quelques villes, dans la vue d'entraver les mesures générales (2). Nous ne savons point aussi d'une manière exacte quel nombre de suffrages étoit requis pour former une résolution légale. On a vu quelquefois décider que l'unanimité étoit nécessaire dans les questions très-importantes; que la pluralité suffisoit pour les autres (3): mais, bien des fois, les circonstances, l'influence et l'obstination des grandes villes ne permirent pas de respecter ces règles, ou plutôt laissèrent beaucoup de vague et d'incertitude sur ce point.

Il étoit bien décidé que la volonté des présens obligeoit les absens (4): mais les députés dont les villes pouvoient se trouver blessées dans leurs intérêts par les résolutions projetées, prétextoient le défaut d'instructions suffisantes et la nécessité d'en référer à leurs commettans (5); par-là des délibérations importantes furent souvent paralysées; plus souvent encore des villes qui n'avoient pas osé résister ouvertement à une mesure, cherchoient par divers moyens à s'y soustraire et à en entraver l'exécution.

On ne voit point que des recès aient déterminé d'une manière impérative ou même qu'ils aient fixé le nombre des députés à nommer par chaque ville, ni celui qui étoit nécessaire pour que le congrès pût former des résolutions légales. Cette question, comme beaucoup d'autres, étoit probablement laissée à la discrétion de l'assemblée; plus d'une fois elle dut donner lieu à de graves difficultés et forcer le congrès à se séparer sans rien résoudre. Il faut même le reconnoître, et cela tenoit au vice radical d'organisation de la ligue, l'évidence de la nécessité ou de l'utilité, la crainte d'être exclues de la confédération, ou d'être condamnées à des amendes que les grandes villes savoient bien obliger les plus foibles à payer, pouvoient seules assurer l'exécution des résolutions du congrès (6).

Werdenhagen, avec sa diffusion ordinaire, donne sur la tenue des assemblées (7) quelques détails qui seroient hors de place dans cette dissertation. Il suffit de dire que, par suite d'une prépondérance due beaucoup plus à l'estime dont elle jouissoit qu'à une autorité acquise par la force, la présidence et le soin de veiller à l'exécution des délibérations étoient confiés à Lubeck. Le sceau de cette ville servoit à sceller les actes de la ligue et sa correspondance avec les souverains, même avec l'empereur (8).

(1) Recès de 1553, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 11.
(2) Recès de 1497, ap. Werdenhagen, n. 12.
(3) Sartorius, t. I.er, page 124; t. II, page 83.
(4) Recès de 1363, 1376, 1417 et 1600, ap. Werdenhagen, n. 14.
(5) Sartorius, t. II, pages 85, 86 et 87.
(6) Sartorius, t. II, pages 85 à 88.
(7) Werdenhagen, part. IV, cap. X.
(8) Werdenhagen, part. IV, cap. X. Hagemeier, cap. VI.

A la fin du congrès, on dressoit une résolution finale sous le nom de *recès*, dont il étoit remis des copies aux députés des villes et des comptoirs. Ces copies étoient gardées dans leurs archives, et il étoit sévèrement défendu d'en donner communication aux étrangers (1). Il paroît que la ligue n'avoit pas d'archives spéciales; il en est résulté la perte de documens non moins importans pour l'histoire que pour la législation commerciale (2).

Un assez grand nombre de recès contenoient des règles sur les qualités nécessaires aux individus pour jouir du droit d'anséatiques, et sur les causes qui faisoient perdre ces droits.

Il ne suffisoit pas d'être né ou domicilié dans un bourg ou dans une dépendance d'une ville confédérée, pour être admis à jouir des priviléges anséatiques, soit comme commerçant, soit comme chef d'établissement : il falloit être citoyen ou natif (3); et nul ne pouvoit jouir de ce droit dans deux villes différentes (4). Le jugement des exceptions qui furent apportées dans la suite en faveur des étrangers qui avoient été pendant sept ans préposés d'un comptoir, ou considérés comme citoyens, étoit attribué à quelques villes spécialement; mais pendant long-temps cette exception ne s'étendit point aux Anglais, aux Flamands, aux Brabançons, aux Hollandais (5).

Quiconque avoit frauduleusement enfreint les ordonnances de la ligue perdoit son privilége (6); il en étoit de même de celui qui avoit pris part à une guerre contre elle (7), qui pendant la guerre avoit abdiqué son droit de cité, ou qui, dans quelques circonstances que ce fût, avoit renoncé à faire partie de la confédération (8).

Tout anséatique qui, étant dans un des comptoirs, y contractoit mariage avec une étrangère, perdoit aussi sa qualité; on avoit porté la sévérité jusqu'à interdire toute négociation avec lui (9). La profession publique d'anabaptisme étoit une cause d'exclusion (10). A plus forte raison, par suite de ce qui a été dit plus haut de l'intervention de la ligue pour maintenir l'ordre dans les villes, on avoit déclaré que tout fauteur de troubles et de séditions contre les magistrats seroit exclu et ne recevroit aucun asile dans l'étendue de la confédération (11).

D'autres recès contenoient quelques obligations auxquelles les anséatiques étoient tenus. On ne peut en expliquer les motifs que par l'esprit de monopole et de surveillance inquiète, apanage naturel de toute association

(1) Recès de 1476, 1494 et 1499, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 15. Sartorius, t. II, pag. 87.
(2) Sartorius, t. II, page 34.
(3) Recès de 1467, 1553 et 1554, ap. Werdenhagen, n. 22.
(4) Recès de 1470 et 1498, ap. Werdenhagen, n. 20.
(5) Recès de 1447, 1449, 1494 et 1497, ap. Werdenhagen, n. 23 et 24.
(6) Recès de 1391, ap. Werdenhagen, n. 16.
(7) Recès de 1521, ap. Werdenhagen, n. 17.
(8) Recès de 1364 et 1447, ap. Werdenhagen, n. 18 et 19.
(9) Recès de 1447 et 1497, ap. Werdenhagen, n. 25.
(10) Recès de 1335, ap. Werdenhagen, n. 31.
(11) Recès de 1317, 1412, 1417, 1418, 1470, 1447 et 1521, ap. Werdenhagen, n. 30.

républicaine, et, l'on pourroit dire, base essentielle et but unique de la confédération. Ainsi aucun marchand anséatique ne pouvoit entrer en société de commerce avec des étrangers (1); ainsi, dans les villes anséatiques, les ventes ne pouvoient intervenir entre deux personnes dont aucune n'étoit membre de la confédération, ce qui forçoit les étrangers à prendre ces derniers pour intermédiaires de toutes les négociations qu'ils avoient à faire (2). On ne pouvoit transporter pour le Sund et la Baltique du blé provenant de l'Elbe et de la Vistule, s'il n'étoit expédié d'une ville anséatique (3). Les recès sur le droit maritime dont j'ai recueilli les textes contiennent des dispositions analogues, toutes fondées sur ce système commercial exclusif, assez semblable à l'acte de navigation de l'Angleterre, mais beaucoup plus rigoureux (4).

Un grand nombre d'autres recès avoient pour but d'interdire aux étrangers, notamment aux Flamands et aux Hollandais, la participation au commerce de la ligue dans la Livonie et dans quelques autres pays (5).

Ce fut, on n'en peut douter, par suite de cet esprit de monopole, et pour isoler les anséatiques de tout ce qui n'appartenoit pas à la ligue, qu'elle s'opposa toujours à ce que ses membres reconnussent d'autres tribunaux que les siens. Ainsi l'exclusion étoit prononcée contre tout anséatique qui, créancier d'un autre, traduisoit son débiteur devant un tribunal étranger (6); contre ceux qui ne se croisoient que pour acquérir le droit accordé par les bulles des papes de réclamer la juridiction ecclésiastique (7); contre quiconque auroit cédé ses actions à un ecclésiastique ou à toute autre personne que sa qualité mettoit en droit de décliner les tribunaux anséatiques (8). La rigueur de ce principe avoit été portée si loin, qu'on devoit bannir de toutes les villes de la ligue l'ecclésiastique qui auroit traduit un anséatique, son débiteur, devant une juridiction étrangère (9). Les mêmes motifs avoient dicté la disposition en vertu de laquelle un anséatique qui s'étoit rendu fermier de recettes de douanes dans des pays étrangers à la ligue, ne pouvoit, pour assurer son paiement, invoquer les priviléges des membres de la confédération (10).

La police des comptoirs de la ligue avoit attiré d'une manière particulière l'attention du congrès. Des réglemens spéciaux qui formoient comme

(1) Recès de 1426, 1440, 1441, 1454, 1476 et 1498, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 71.

(2) Recès de 1494, ap. Werdenhagen, n. 38.

(3) Recès de 1417, 1440 et 1447, ap. Werdenhagen, n. 42.

(4) Recès de 1334, 1412, 1417, 1418, 1425, 1426, 1430, 1434, 1440, 1441, 1447, 1454, 1470, 1476, 1498, 1530, 1535, 1540 et 1572, ap. Werdenhagen, n. 39, 70, 71, 72, 77, 78, 79 et 80. Sartorius, t. II, pages 692 à 700.

(5) Recès de 1334, 1387, 1425, 1426, 1434, 1441, 1447, 1470, 1476, 1478, 1498, 1507, 1517, 1530, 1535, 1540, 1572, ap. Werdenhagen, n. 73 à 76.

(6) Recès de 1470, 1487 et 1576, ap. Werdenhagen, n. 34 et 35.

(7) Recès de 1375, ap. Werdenhagen, n. 37.

(8) Recès de 1417, 1447, 1511 et 1517, ap. Werdenhagen, n. 33.

(9) Recès de 1367, ap. Werdenhagen, n. 36.

(10) Recès de 1497, ap. Verdenhagen, n. 52.

le code particulier de ces comptoirs, ont été recueillis par plusieurs écrivains (1). Un recès de 1525 les avoit confirmés (2), et un autre de 1417 avoit établi quelques règles, relativement aux comptoirs formés dans la Livonie (3).

On sait que les comptoirs de la ligue étoient régis par des administrateurs connus sous le nom d'*anciens*. Des recès de 1470 et 1478 avoient décidé que nul ne pouvoit faire partie des anciens dans deux comptoirs différens (4). La qualité d'anséatique étoit rigoureusement exigée pour être ancien, ou défenseur des priviléges d'un comptoir (5). L'ancien d'un comptoir qui en violoit les réglemens étoit puni d'une amende double de celle qu'encouroient en pareil cas les autres anséatiques (6). Il étoit interdit aux administrateurs de ces comptoirs d'en aliéner, engager ou obliger les biens sans l'autorisation des villes qui les possédoient; ils étoient assujettis à rendre compte de leur administration (7); et pour prévenir les concussions, ils ne pouvoient interdire aux commerçans condamnés par eux à des amendes, de faire connoître le montant de ces condamnations (8). Ils n'avoient point enfin le droit d'y publier des édits sans l'autorisation des villes dont ils dépendoient (9).

Fidèle à son système de considérer tous les anséatiques comme formant en quelque sorte une nation à part, la ligue avoit pris de sages précautions pour conserver aux familles de ceux qui mouroient en pays étranger les biens laissés par eux (10)

Elle s'occupa aussi du soin d'établir un trésor destiné à pourvoir aux dépenses communes. Il se composoit, indépendamment des contributions ordinaires annuelles et des autres espèces de droits, dont plusieurs recès avoient fixé le taux et réglé le mode de perception (11), des objets trouvés qui n'avoient point de maître; du produit des amendes; des sommes que devoient verser, au moment de leur nomination, les facteurs nouvellement admis dans les comptoirs, ou les individus qui obtenoient la faveur d'être déclarés anséatiques (12).

Je dois me borner à cet exposé, que je ne peux ni rendre plus complet

(1) Ceux de Nowogorod sont dans l'ouvrage de M. Lappenberg, cité note 1 de la page 437. Il y a un ouvrage spécial sur cet objet par M. Berhmann, Copenhague, 1828. Ceux de Berghen sont dans Willebrandt, part. I, pages 65 et 66, et dans Marquard, *De jure mercatorum*, t. II, page 733; celui de Londres, *ibid.* page 208; celui de Bruges, dans Willebrandt, part. II, page 33; et celui d'Anvers, qui remplaça Bruges, dans Marquard, *ibid.* page 301. On peut encore consulter le même auteur, t. I.er, pag. 244 et suiv.

(2) Apud Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 58.

(3) Apud Werdenhagen, n. 90.

(4) Apud Werdenhagen, n. 20.

(5) Recès de 1395, 1417, 1434, 1447, ap. Werdenhagen, n. 21.

(6) Recès de 1525, ap. Werdenhagen, n. 58.

(7) Recès de 1592, ap. Werdenhagen, n. 59.

(8) Recès de 1395, ap. Werdenhagen, n. 61.

(9) Recès de 1364, ap. Werdenhagen, n. 60.

(10) Recès de 1334, ap. Werdenhagen, n. 92.

(11) Recès de 1368 et 1550, ap. Werdenhagen, n. 63, 64, 65 et 66.

(12) Recès de 1604, ap. Werdenhagen, n. 96 à 99.

faute de documens à ma portée, ni développer davantage sans entreprendre en quelque sorte une histoire détaillée; ce qui ne seroit ni conforme à mon plan, ni prudent après celle que nous devons à Sartorius.

Tels sont les résultats de ce qui nous est parvenu sur la constitution politique, l'administration et le système général du commerce de la ligue.

Je dois plus particulièrement m'occuper de sa législation privée. Elle peut être considérée sous deux rapports : les règles générales sur les négociations commerciales; le droit maritime.

Ce droit, qui est le seul sur lequel j'aie entrepris de recueillir des documens, fut, à vrai dire, l'objet principal dont les assemblées se soient occupées (1). On trouve néanmoins dans les recès quelques dispositions réglementaires relatives au commerce de terre, que je vais indiquer sommairement.

Nous voyons par plusieurs recès qu'il étoit interdit de vendre des harengs non pêchés, des blés non récoltés, du drap non fabriqué (2); qu'on ne pouvoit transporter du drap à teindre dans un lieu autre que celui où il avoit été fabriqué (3), ni exporter des matières d'or et d'argent pour les faire mettre en œuvre en pays étranger (4); ni débiter des draps de faux teint (5), ou des parfums dont la qualité étoit détériorée ou falsifiée (6). Le commerce du sel étoit assujetti à quelques règles spéciales (7).

On doit croire que les négociations de change furent en usage chez les anséatiques, au moins aussitôt que leurs communications avec l'Italie les eurent mis à même d'en profiter; un privilége qui leur fut donné en Flandre en 1315 (8) le prouve d'une manière incontestable : mais il ne paroît pas que la ligue ait fait des recès sur cet objet, comme elle en a fait sur le droit maritime. On ne trouve même qu'assez tard des règles à ce sujet dans les statuts particuliers des villes de la confédération.

Les recès de la ligue contenoient de nombreuses dispositions sur la fidélité des poids et mesures et la qualité des diverses marchandises (9); sur la capacité et les marques extérieures des tonneaux dans lesquels étoient contenues certaines espèces qu'on achetoit et qu'on revendoit en gros (10); contre les altérations des monnaies (11). Quelques-uns aussi ont des rapports avec la police des corporations d'ouvriers, les apprentissages (12), et les

(1) Sartorius, t. I.er, pages 327 et 328.
(2) Recès de 1447, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 41.
(3) Recès de 1417, ap. Werdenhagen, n. 43.
(4) Recès de 1417, 1418 et 1428, ap. Werdenhagen, n. 40.
(5) Recès de 1598, ap. Werdenhagen, n. 44.
(6) Recès de 1507, ap. Werdenhagen, n. 45.
(7) Recès de 1413 et 1470, ap. Werdenhagen, n. 46 et 47. Sartorius, t. II, pages 689, 690 et 691.
(8) Ap. Willebrandt, part. III, page 19. Voir Sartorius, t. II, pages 687, 688 et 693.
(9) Recès de 1417, 1418, 1497, 1507 et 1530, ap. Werdenhagen, n. 67, 68, 69.
(10) Sartorius, t. II, pages 700 à 704.
(11) Recès de 1417, 1418 et 1507, ap. Werdenhagen, n. 81, 82 et 83.
(12) Recès de 1417, 1549 et 1572, ap. Werdenhagen, n. 84 à 89.

obligations des préposés de rendre des comptes à leurs commettans (1). Une disposition assez remarquable d'un de ces recès étoit l'amende prononcée contre le sénateur qui, dans ses discussions d'intérêt avec un autre sénateur, auroit employé des paroles injurieuses à son adversaire (2). On vouloit sans doute fortifier l'idée du respect pour la magistrature, en obligeant ses membres à avoir les uns envers les autres des égards qu'on ne pouvoit prescrire aux simples citoyens entre eux.

Les recès de la ligue attestent l'importance qu'elle mettoit à la fidélité dans l'exécution des engagemens commerciaux, sans laquelle il ne peut exister de crédit véritable. Celui qui, ayant emprunté dans une ville de la confédération, ne payoit pas sa dette, ou qui, ayant prêté sur gages, emportoit ce que son débiteur lui avoit confié, perdoit la qualité d'anséatique (3).

Le débiteur exclu d'une ville à cause de ses dettes ne pouvoit recevoir d'asile dans aucune autre (4). Le banqueroutier dont la fuite avoit été signalée devoit être arrêté partout où on pouvoit le trouver, et exposé en public, chargé de fers (5) : on punissoit de mort celui qui étoit reconnu frauduleux (6).

J'arrive à l'objet spécial de ma collection, au droit maritime. Il sera facile, en lisant les textes que je publie (7) et en les rapprochant, de reconnoître que la législation de la ligue s'étoit occupée de toutes les matières dont un code de commerce maritime peut être composé, à la seule exception des assurances.

On y trouve des règles sur la construction des navires; sur les qualités requises pour en être propriétaire; sur les droits respectifs de ceux qui en possèdent en commun; sur les patrons ou capitaines de navire, et leurs obligations, tant à l'égard de la police locale qu'à l'égard des armateurs qui les ont préposés ou des chargeurs dont ils transportent les marchandises; sur les obligations des matelots et sur leurs loyers; sur les contrats d'affrétement; sur les voyages de conserve; sur les abordages, le jet, la contribution aux avaries; sur le prêt à la grosse.

Un grand nombre de dispositions, surtout dans les recès antérieurs au XVII.e siècle, sont, comme le remarque Sartorius, t. II, page 718, empreintes d'un esprit minutieux et de monopole qu'on ne peut bien apprécier qu'en se reportant aux temps et aux circonstances. Le même auteur en donne, t. III, pages 534 et 535, un exemple remarquable, qui complétera ce que j'en ai

(1) Recès de 1417, 1440, 1442 et 1447, ap. Werdenhagen, part. IV, cap. XI, n. 53.
(2) Ap. Werdenhagen, n. 27.
(3) Recès de 1417, 1418 et 1470, ap. Werdenhagen, n. 54.
(4) Recès de 1398 et 1447, ap. Werdenhagen, n. 55.
(5) Recès de 1491, ap. Werdenhagen, n. 56.
(6) Recès de 1540, 1545 et 1620, ap. Werdenhagen, n. 57. Sartorius en indique d'autres sur le même objet, t. II, page 705.
(7) Sartorius a fait, t. II, pag. 706 et suiv., et t. III, pag. 503 et suiv., un extrait assez exact du droit maritime de la ligue; il l'auroit rendu plus complet sans doute s'il eût connu le texte des recès dont il n'avoit encore que les sommaires, et dont quelques-uns même ne lui étoient connus que par leur date. On peut cependant le consulter avec fruit.

déjà fait connoître. Dans une assemblée de 1530, on se plaignoit de l'accroissement de la navigation des princes et seigneurs, et, pour en arrêter les progrès, on proposoit de chasser des villes, avec femmes et enfans, les patrons qui se mettroient à leur service. Stralsund et Stetin déclarèrent qu'elles en agissoient ainsi depuis long-temps, excepté contre ceux qui servoient leur prince territorial, à l'égard desquels elles n'avoient pas encore osé prendre cette mesure.

Quelques recès sont relatifs aux secours à donner dans les naufrages. J'ai déjà dit que la ligue s'étoit, depuis sa formation, occupée, avec une constance qu'aucun obstacle ne rebuta jamais, du soin d'obtenir l'abolition du droit injuste qui, dans presque tous les pays, confisquoit les objets naufragés. Elle y parvint d'autant mieux qu'en général les anséatiques se prêtèrent toujours avec une grande facilité à payer généreusement les soins que les particuliers ou les autorités prenoient pour assurer le sauvetage (1).

On trouve aussi, dans les recès que je publie, quelques règles sur les précautions à prendre contre les pirates, que la ligue s'occupa sans cesse de détruire, parce que leur existence étoit la ruine du commerce maritime. D'autres sont relatives à la recousse des effets capturés par les ennemis; ce qui devoit arriver fréquemment, puisque la ligue eut long-temps à soutenir des guerres sanglantes.

Mais rien ne nous fait connoître quelle étoit sa législation relativement aux neutres. Sartorius remarque avec beaucoup de raison que la ligue profitoit de toutes les circonstances pour obtenir, soit par force, soit par de prudentes négociations, de la part des autres états, un droit de neutralité favorable à ses intérêts, dont elle n'accordoit ou ne reconnoissoit pas toujours la réciprocité dans sa conduite à leur égard (2). Il n'est que trop vrai qu'en tout temps la fameuse question de savoir si le pavillon couvre la marchandise et jusqu'à quel point s'étend le droit des neutres dans une guerre maritime, sera toujours à la discrétion du plus fort; les théories des publicistes resteront de vaines spéculations, auxquelles la raison rendra hommage, mais dont les belligérans ne tiendront compte qu'autant que leur intérêt les y invitera ou que la crainte les y forcera.

J'ai dit que le contrat d'assurance étoit le seul dont la législation de la ligue ne se soit point occupée. C'est un fait sur lequel j'ai déjà eu occasion de m'expliquer, page 369 de ce volume. Il est probable néanmoins que, vers la fin du XVIe siècle et par conséquent avant la promulgation du recès de 1614, ce contrat a été connu dans plusieurs villes de la ligue, et surtout que les rapports des anséatiques avec la France et les villes maritimes de la Méditerranée ont dû leur en enseigner l'usage. Ils ne pouvoient d'ailleurs ignorer la théorie des risques maritimes, commune à l'assurance et à la *bomerie*

(1) Sartorius, t. II, pag. 660 et 661; t. III, pag. 502.
(2) Sartorius, t. II, pag. 660 et suiv.; t. III, pag. 503.

ou prêt à la grosse, qui étoit usité dans le commerce anséatique.. Peut-être le caractère hasardeux du contrat d'assurance s'accommodoit-il peu avec l'esprit positif, et j'oserois dire routinier, qui présidoit à la législation de la ligue. Les administrateurs ne virent sans doute dans les négociations d'assurances qu'une grande innovation dont les avantages n'étoient pas encore assez développés pour qu'on dût essayer de les soumettre à des lois positives, et dont chacun devoit régler les conditions par des contrats particuliers.

D'ailleurs, et je termine ce que j'avois à dire sur la législation maritime de la ligue, par cette remarque dont on reconnoîtra, je crois, la vérité, les recès que nous possédons, même celui de 1614, le plus étendu, sont loin d'offrir un système complet. Le droit commun puisé dans les compilations de Justinien, les codes particuliers de chaque ville, offroient un droit subsidiaire auquel il étoit indispensable de recourir; et probablement aussi on empruntoit aux étrangers des règles dont on sentoit le besoin, dans tous les cas où la législation anséatique étoit muette. On doit reconnoître qu'à cet égard les codes de Norvége, d'Islande, de Danemarck et de Suède, étoient, au XIII.e siècle, plus riches que les recès de la ligue.

Il me reste à m'expliquer sur les textes que je publie.

Des monumens divers qui composent le droit maritime anséatique, trois seulement ont jusqu'à présent été imprimés : 1.° celui de 1418, peu connu et rarement cité, quoiqu'il se trouve dans plusieurs recueils diplomatiques, mais seulement en traductions latines; 2.° le recès de 1591, plus connu que le précédent; 3.° celui de 1614, qu'on cite habituellement lorsqu'on veut parler du droit maritime anséatique.

Je me préparois à publier ces trois documens, lorsque M. Lappenberg m'a mis en état d'en offrir un grand nombre d'autres inédits. Il est probable que ces pièces ne sont pas les seules qui constituent le droit maritime de la ligue : j'aurai soin même d'indiquer dans les notes la date de quelques autres, peu importans toutefois, dont la lecture des auteurs qui ont écrit sur la confédération anséatique m'a fourni la date, et qui peut-être sont encore enfouis dans les archives de quelqu'une des villes qui lui ont appartenu. Mais attendre le résultat fort incertain de recherches nouvelles, c'étoit ajourner indéfiniment la publication de ce qui m'a été communiqué avec tant de générosité. J'ose donc espérer que les lecteurs se contenteront de ce que je peux leur offrir, et qu'ils seront pour quelque chose dans la reconnoissance que je dois à un savant sans lequel je n'aurois publié rien de nouveau.

Sartorius a indiqué, t. II, page 737 et suiv., des sources dans lesquelles il m'a été impossible de puiser. La première est un recueil existant à Copenhague, intitulé *Recessus Hansæ ab anno* 1361 *ad annum* 1557, divisé en deux parties : l'une ayant pour titre, *Recessus Hansæ ab anno* 1361 *usque ad annum* 1405 *inclusivè;* il paroit avoir été rédigé officiellement en vertu d'une

délibération de 1404 : l'autre, *Recessus civitatum Hanseaticarum anni* 1456 *ad annum* 1540; il y manque beaucoup de recès, et ceux qu'il contient n'y sont que par extrait.

La seconde source est un travail manuscrit de Camman sur les recès de la ligue.

Ces recueils sont peut-être les mêmes, ou, s'ils sont différens, peut-être contiennent-ils les mêmes documens que deux recueils dont Lange, *Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum,* &c., cap. VIII, a donné la description.

Privé de ces secours, je n'ai pu me servir que de ce que M. Lappenberg a mis à ma disposition. Dans l'usage que j'en ai fait, je me suis exactement conformé, pour les recès inédits, aux copies que ce savant a pris la peine de faire lui-même en partie, et, pour le reste, de faire exécuter sous ses yeux. Je ne me suis permis aucun changement dans l'orthographe. Il en résulte que, dans des recès qui présentent une disposition identique, et quelquefois dans le même recès, des mots sont écrits avec une orthographe différente. Je n'avois pas assez de connoissances personnelles, ni de secours, pour me livrer au soin d'établir une uniformité philologique que n'offrent pas les éditions des documens imprimés.

Un assez grand nombre de recès reproduisent, comme je l'ai déjà dit page 436, des dispositions textuelles de recès précédens. J'ai mieux aimé laisser subsister ces redites, que de me borner à des renvois qui eussent été incommodes pour les lecteurs.

Il paroît que l'usage, dans les assemblées de la ligue, étoit de réunir en un seul recès tout ce qui avoit été décrété, quoique relatif à des objets différens (1). Mon plan ne comportant que la publication des articles de droit maritime, et M. Lappenberg ne m'ayant envoyé que ces articles, sans m'indiquer les numéros qu'ils portent dans le recès original, je ne peux les faire connoître. J'ai dû cependant numéroter ceux que je publie pour rendre mon travail intelligible; mais les numéros que je donne ne doivent être d'aucune considération pour ceux qui voudront vérifier les originaux.

Les recès que je publie, à l'exception de ceux de 1591 et de 1614, ont été recueillis par M. Lappenberg dans les archives de Hambourg. Je donne cette indication avec intention; car il est possible que les copies qui existent dans d'autres archives des anciennes villes anséatiques ne soient pas toujours parfaitement semblables. Au moins quelques éclaircissemens que j'ai eu occasion de recueillir sur le recès de 1418 fortifient cette conjecture.

Le texte plat-allemand de ce recès, qui n'a jamais été imprimé, m'a été envoyé d'après un manuscrit de Hambourg. Mais ce même recès a été traduit

(1) Néanmoins cela n'a pas toujours eu lieu. On voit par le travail du syndic Domann qu'il existe trois recès distincts de 1418. J'en publie deux de 1434 : à la vérité, ils ne sont pas de la même date pour le jour et le mois.

en latin, et publié en cette langue, par six auteurs, savoir : Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, *antegress.*; Leibnitz, *Codex diplomaticus juris gentium*, t. I.er, pag. 313; Lünig, Reichs-Archiv. cont. IV, pars spec., pages 11 et 17; Dumont, *Corps diplomatique*, t. II, part. II, pag. 101; Eccard, *Corpus hist. medii ævi*, t. II, col. 1230; Willebrandt, Hansische Chronick, part. II, page 79.

Ces traductions ne se ressemblent point, même pour l'ordre des articles, comme devroient naturellement se ressembler les traductions d'un original unique; et, ce qui est assez remarquable, le texte plat-allemand contient des dispositions qui ne se trouvent dans aucune de ces traductions. A quoi faut-il l'attribuer? Le peu de soin qu'on avoit de conserver les recès a peut-être été cause que plusieurs fois ils auront été transcrits de mémoire (1); et ce qui est arrivé au recès de 1418 a pu arriver à d'autres.

Les deux seuls recès qui aient déjà été imprimés en texte original, sont celui de 1591 et celui de 1614.

Je ne connois et je n'ai consulté que trois textes du premier, savoir : l'édition de Dantzick de 1592, trente-deux pages petit in-4.°, chez Jacques Rhode; l'édition qu'on en trouve dans les Reichs-Stadt Lübecks Statuta ꝛc., et celle qu'a donnée Engelbrecht dans son *Corpus juris nautici*, page 116. Dreyer (2) en indique une insérée dans le Schiffs-Catechismus de Goetz, que je n'ai pu me procurer; et une autre faite à Lubeck, chez Asver Kröger en 1592. D'après les observations de M. Lappenberg, qui en possède un exemplaire, elle est absolument la même que celle de Dantzick, qui est entre mes mains.

Dès l'année 1592, ce recès de 1591 fut traduit en hollandais; M. Lappenberg m'a appris qu'il en existoit à la bibliothèque de commerce de Hambourg un exemplaire imprimé à Lubeck. C'est très-probablement cette traduction qu'on trouve dans le *Boeck der Zee-Rechten*. Chaque article y est précédé d'une rubrique qui en indique l'objet. Elle a été reproduite dans l'ouvrage de Leclercq, *Algemeene Verhandeling* &c., dont j'ai rendu compte, t. I.er, page 12. Werdenhagen en a donné une traduction latine dans son ouvrage, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. VI. Cleirac a traduit, ou plutôt extrait, en français, ce recès de 1591, dans son ouvrage intitulé *Us et Coutumes de la mer*, pages 166 et suiv., et lui donne par erreur la date de 1597. Cette traduction de Cleirac a été traduite en anglais dans l'ouvrage intitulé *A general Treatise* &c., pages 195 à 206, et en italien, dans la *Biblioteca di gius nautico*, t. I.er, pages 175 et suiv., ainsi que dans Baldasseroni, *Delle Assicurazioni marittimi* &c., t. V, pages 114 et suivantes.

Le recès de 1614 est l'ouvrage du syndic Domann, qui en fut chargé par l'article 10 d'un recès de 1608. D'après des renseignemens que M. Hach fils

(1) Sartorius, t. II, page 34, en donne un exemple fort remarquable.
(2) Einleitung in die Lübischen Verordnungen, pag. 447.

a eu la complaisance de me fournir, il seroit possible que les matériaux rassemblés par Domann, soit pour le travail dont j'ai parlé page 437, soit pour la rédaction du recès de 1614, se trouvassent dans les archives de Lubeck. M. Hach a même fait des recherches assez longues; je n'ai pas osé le prier de les continuer. Le silence de Dreyer, à qui rien de ce qui composoit les archives de Lubeck ne paroît avoir été inconnu, m'a fait craindre que tant de soins ne fussent inutiles; peut-être même, quand ils auroient réussi, ne m'auroient-ils permis de rien ajouter à ce que M. Lappenberg a bien voulu me communiquer. Ce savant m'a appris qu'il avoit entre les mains le projet du recès de 1614 en plat-allemand; je n'ai pas cru devoir lui en demander une copie pour la publier, parce qu'il me paroît évident que ce recès a été promulgué en haut allemand, puisque l'édition de cette même année est en cette langue. Ce recès de 1614 a été imprimé à Dantzick, chez George Rhéten, un volume petit in-4.° de cinquante-deux pages, sans date, mais probablement dans un temps très-voisin de la promulgation. Je possède cette édition. Dreyer en indique une de 1614, faite à Lubeck, et beaucoup d'autres postérieures qu'il est superflu de citer. On le trouve encore dans toutes les éditions des statuts de Lubeck commentés par Mævius, à la suite du livre VI; dans Marquard, *De jure mercatorum*, t. II, page 688; dans Lünig, Reichs-Archiv. pars spec. cont. IV, pages 132 et suivantes; dans le *Corpus juris nautici* d'Engelbrecht, pages 127 et suivantes.

Kuricke l'a publié, accompagné d'une traduction latine et d'un long commentaire, en un volume in-4.°, imprimé à Hambourg en 1667, et reproduit dans la collection d'Heineccius, intitulée *Scriptorum de jure nautico et maritimo fasciculus*. Il est assez probable que Kuricke n'est point l'auteur de la traduction, et qu'elle fut faite au moment même de la publication du recès de 1614; au moins je le suppose d'après ce que dit l'auteur d'une histoire allemande du droit de Culm, édition de 1745, qui cite un exemplaire imprimé en allemand et en latin à Lubeck, en 1614.

Je n'en connois aucune traduction française, anglaise, hollandaise ou italienne; et les auteurs de quelque pays que ce soit qui l'ont cité, n'ont fait usage que de la traduction latine de Kuricke.

Je n'ai rien à dire du travail que j'offre au public. M. de Clercq a bien voulu me rendre pour la traduction les mêmes services qu'il m'avoit rendus pour celle de la compilation de Wisby. Je me suis spécialement occupé dans les notes du soin d'indiquer les rapports des recès entre eux et de présenter quelques éclaircissemens historiques.

RECÈS

DE LA LIGUE ANSÉATIQUE

RELATIFS AU DROIT MARITIME.

RECÈS DE 1369 (1).

Vortmer, were dat we zeghelde vth ener Hauene in den anderen, de scholde enen bezeghelden Bref nemen van der Stad, war dat he zeghelen wolde, vnde wes dat he gheladen habbe, vnde wor he kumpt, dar he lossen sal, van der Stad sal he enen beseghelden Bref wedder bringhen, dat he also dannè Gut dar gelathen heft, alse he vth der anderen Stad ghevoret habbe, vnde kumpt he to Berghen, to Vlanderen ofte to Enghelande, so sal he Breue nemen van deme Kopmanne.

Celui qui fera voile d'un port vers un autre, devra prendre dans la ville d'où il partira une lettre scellée (2), constatant où il veut aller et ce qu'il a chargé; lorsqu'il sera arrivé au lieu de son déchargement, il devra en rapporter une lettre scellée, constatant qu'il y a laissé les marchandises exportées par lui du lieu de son départ; et s'il arrive à Berghen (3) ou en Flandre, ou en Angleterre, il devra prendre des lettres du comptoir anséatique (4).

RECÈS DE 1378 (5).

I. Item. So hebben se ouer en ghedraghen, were dat en Schipher in ene Hauene

I. Ils (les députés des villes) ont en outre arrêté que si un patron se trouve dans

(1) Ce recès a été fait à Stralsund. Il porte la date de la fête des onze mille Vierges, la même, comme on sait, que celle de Sainte-Ursule et ses compagnes, qui tombe le 21 octobre; il est le plus ancien de ceux que m'a envoyés M. Lappenberg. Cependant on doit croire, d'après la compilation du syndic Domann, dont Werdenhagen a donné une traduction latine dans son ouvrage *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. XI, qu'il a existé un recès de 1368 qui contenoit une disposition de nature à entrer dans ma collection; elle avoit pour objet de déterminer de quelle manière seroit supportée entre le navire et les marchandises la contribution aux charges imposées par la ligue. Voici en quels termes ce recès est conçu dans la traduction de Werdenhagen : « Quando colligationis vectigal imponetur mercibus, nauta tanquam ex navibus, « velut et mercator ex suis mercibus, pensionem aut censum porrigent. »

(2) Cette mesure a été reproduite, mais d'une manière moins générale, dans l'art. 9 du recès de 1417 et dans l'art. 10 du recès de 1418. On la retrouvera avec plus de détails dans l'art. 2 du recès de 1434 (5 juin), lequel article est littéralement transcrit dans l'art. 12 du recès de 1447.

(3) Ville de Norvége où il existoit un célèbre comptoir anséatique. Voir l'ouvrage de M. Behrmann, De Stra van Nougarden, que j'ai indiqué page 447, note 1.

(4) Le texte porte simplement Kopman, qui signifie *négociant*. Mais il est évident qu'il faut entendre ici le corps du commerce, l'autorité qui le régit et le représente; c'est ce qui m'a décidé à adopter l'expression *comptoir anséatique*.

(5) Ce recès a été fait à Stralsund le dimanche d'avant la Pentecôte. On voit, par sa disposition finale, qu'il ne fut adopté que provisoirement et sauf la révision dans une prochaine assemblée. Il est analysé par Sartorius, t. II, page 707.

leghe war dat were vnde denne en ander Scipher queme vor de Hauene vnde dar nicht in en kunde komen van Notsaken sunder Hulpe der Scipheren de in der Hauenen weren, so mach en jewelik Scipher of he wil beden sinen Scipmannen, dat se mit en varen den Scipher tho helpene de vor der Havenen is. Wert dan dat enich Scipman des nicht don en wolde, so scolde he sin Lon verbort hebben, vnde men scolde ok denseluen Scipmann op dat Land setten vnde nemant der Scipheren de in dem Verbunde sint, scolde dem suluen Scipman van den Lande voren.

un port quelconque, et qu'un autre patron, y arrivant, ne puisse, par suite de détresse, entrer sans l'assistance des patrons qui sont dans le port, chacun d'eux a le droit, s'il le croit convenable, d'inviter ses matelots à venir avec lui pour aider le patron qui veut entrer. S'il arrivoit qu'un matelot s'y refusât, il sera privé de ses gages; il devra, de plus, être mis à terre, et aucun patron anséatique ne pourra le prendre au service de son navire (1).

II. **Item.** Wert ok dat enich Scipher, des God vorbede, sin Scip vorlore, vnde denne en ander Scipher em helpen wolde mit sinen Scipmans sin Gut to berghene, vnde den ok dar enich Scipman mede were de des nicht don en wolde, de solde sin Lon verbort hebben, vnde men scolde ok denseluen Scipman op dat Lant setten vnde dar nicht van tho vorende van jenighen Scipheren, de in den Verbunde were.

II. *Item.* S'il arrivoit aussi qu'un patron, ce qu'à Dieu ne plaise, fît naufrage; que, dans une telle circonstance, un autre patron voulût, avec ses matelots, aider à sauver les marchandises, et qu'un de ces matelots se refusât à ce service, le délinquant perdra également ses gages; il sera mis à terre, et aucun patron anséatique ne pourra le prendre à son service (2).

III. **Item.** Wert dat enich Scipman sinen Scipheren nicht en dede, als he plichtich were vnde de Stuerman den Scipheren des tho stunde, so scal de sulue Scipman sin Lon ok verbort hebben vnde nemant der Scipheren, de in dem Verbunde were, scal den Scipman van den Lande voren, dar he erst ankompt.

III. *Item.* Si un matelot refuse d'obéir à ce que le patron exige de lui, et si le contremaître appuie de son témoignage la plainte du patron, le matelot sera privé de ses gages, mis à terre au premier port où abordera le navire, et aucun patron anséatique ne devra le prendre à son service (3).

IV. **Item.** Wert dat enich Scipman vt sines Scipheren Brode lepe, so war de Scipher den ouer den vorscreuen Scipman queme vnde ouer en claghen wolde, so mach he den Scipman beclaghen, vor Lon vnde Koste de he ghegheten heft, vnde dar scal men denne een vnvertoghert Recht ouer don vnde den

IV. *Item.* S'il arrivoit qu'un matelot quittât le service de son patron, celui-ci, aussitôt qu'il l'aura fait arrêter, pourra, s'il le juge convenable, former demande contre lui pour le contraindre à lui restituer les gages qu'il lui avoit payés, et à lui rembourser la nourriture qu'il avoit consommée; cette demande devra être jugée sans délai. Nul patron

(1) Les sages dispositions de cet article et du suivant ne sont point reproduites dans les recès ultérieurs, pas même dans ceux de 1591 et de 1614 rédigés pour coordonner les anciens réglemens et les remplacer. On peut croire que la police locale avoit, dans chaque ville maritime, pris des mesures analogues.

(2) Voir la note précédente qui se rapporte également à cet article.

(3) Les mesures contre la désobéissance des matelots ont souvent fait l'objet de décisions de la ligue. Celles que contient le présent article ne se retrouvent pas textuellement dans les recès suivans; mais on y verra des dispositions équivalentes.

Scipman scal ok nen Scipher, de in den Verbunde sy, voren van den Lande.

Dese vir vorscreuen Artikel scal men kundighen in aller Bursprake dar men de Voghede kundighet bet tho dem neghesten Daghe dar de Stede tho samende komen op en verbeteren.

ne pourra reprendre un tel matelot à son service (1).

On proclamera les quatre articles ci-dessus dans toutes les publications légales qui se font en chaque lieu, jusqu'au prochain jour où les villes s'assembleront pour les réviser.

RECÈS DE 1380 (2).

I. Vortmer, so hebben de Stede des menliken ouer en ghedreghen. Wert dat ienich Schiphere Schipmannes wunne to ener Reyse, zo schal de Schiphere, wan he vtseghelt, geuen sinen Schipmannes dat dordendeel eres Lones; wan de Schiphere kumpt in den Marked, dar he vnlasten wil, z· schal he gheuen den Schipmannes dat ande. dordendel eres Lones. Wanne he denne wedder kumpt an de Hauen dar he vtghesegheit is, edder wan he sine Reyse ghedan heft, zo schal he ene gheuen dat leste dordendel eres Lones. Weret dat ienich Schipher hir ane breke vnde des nicht en he.lde, alz hir vorscreuen is, de schal dat betern zinem Rade myd dren Marken Zuluers. Vnde dit schal en iewelk Stat de eren kundighen vnde di. sal anstan to Lichtmissen.

I. Le patron qui engage des matelots pour un voyage doit, en mettant à la voile, leur payer le tiers des gages convenus : lorsqu'il sera arrivé au marché où il voudra décharger, il devra leur payer le second tiers : lorsqu'ensuite il sera de retour dans le port d'où il étoit parti, ou qu'il aura achevé son voyage, il devra leur donner le dernier tiers. S'il arrivoit que quelque patron violât ces dispositions, et ne se conformât point à ce qui est prescrit, il devra, pour cette contravention, payer à son sénat une amende de trois marcs d'argent (3).

Chaque ville fera connoître à ses citoyens cette disposition, qui entrera en vigueur à la Chandeleur.

II. Vortmer, weret dat ienich Schipman, wan he dat dordendel ..nes Lones opghebord hadde van synem Schipheren nicht queme to Schepe, wan syn Schiphere zeghelende wolde vnde hinderde ene an siner Zeghelatze, edder entghinge, wor de Schipman begrepen werd, dar sal men richten an ziin Hoghesten.

II. En outre, s'il arrivoit que quelque matelot, après avoir reçu de son patron le tiers de ses gages, ne se rendît pas à bord pour le moment où celui-ci voudra partir, et empêchât ainsi la mise à la voile, ou qu'il désertât, le coupable, s'il peut être arrêté, sera condamné à la peine capitale (4).

(1) Un recès de 1395, analysé sous le n. 62 du travail du syndic Domann, applique la règle contenue dans cet article à tout préposé qui abandonnoit son maître. En voici le texte latin : « Quicumque minister hero suo se surripit et aufugit priusquam tempus obligationis suæ absolvat, ille intra anni spa« tium à nullo cive hanseatico in servitium recipiatur. » Voir la note 4 ci-après.

(2) Ce recès a été fait dans une assemblée tenue à Wismar, le jour des onze mille Vierges, 21 octobre. L'extrait que M. Lappenberg m'a envoyé est précédé de ces mots, qu'il m'a paru inutile d'insérer dans la traduction : « En outre, les villes sont en même temps tombées d'accord de ce qui suit. » Ce recès est analysé par Sartorius, t. II, page 708, d'après le manuscrit de Copenhague.

(3) Cette disposition est reproduite dans l'article 26 du recès de 1572.

(4) Sartorius, t. II, page 708, assure que cette sévère disposition ne fut prise que *ad referendum*. Il se fonde sur l'autorité du manuscrit de Copenhague, dont il a eu communication. En effet, cette peine de mort fut remplacée par la peine de prison, que prononcèrent l'art. 13 du recès de 1418 et l'art. 4 de celui de 1434 (octobre). La législation changea encore au XVI.e siècle. Le recès de 1530 prononça de nouveau la peine de mort, à laquelle celui de 1591 substitua la marque à l'oreille. Voir la note 2 de la page 520.

RECÈS DE 1391 (1).

Item. Hebben de Stede sproken vmme de Zeghelatze tho Winter also dat nen Copman in der dudeschen Hense behorende zeghelen schal na sunte Mertens Daghe wen to Lichtmissen vth der hauene dar he laden is, alse van Vlanderen ofte van den Steden herwort belegen, ostwort, vnde schal ok denne nicht zeghelen van den osterschen Steden westwart, vthgenomen Schepe laden mit Heringhe, mit Stocvissche vnde mit Bere. Vortmer schal me nenem Manne buten der Hense wesende steden to zeghelen ostwart na der vorscreuen Tijt. Wente brachte he jenich Ghud van westen ostwart, des schal he nicht brukastich wesen in den osterschen Steden to slitende ofte to vorkopende vnde he schal dat Ghud wedder varen, dar he dat Ghud van ghebracht heft.

Item. Les villes ont décidé au sujet des voyages d'hiver (2) qu'aucun négociant appartenant à la ligue allemande ne devra, depuis le jour de la Saint-Martin jusqu'à celui de la Chandeleur, mettre à la voile pour l'est des ports où il est en chargement, tels que de la Flandre ou des villes situées au-delà, et qu'aucun ne devra non plus, pendant ce temps, mettre à la voile vers l'ouest des villes situées à l'est, à l'exception des navires chargés de harengs, de morues et de bière. En outre, on ne devra permettre à aucun individu qui ne fait pas partie de la ligue, de faire voile vers l'est après le temps prescrit. S'il apportoit quelque marchandise de l'ouest vers l'est, il ne lui sera pas permis, dans les villes de l'est, de les débiter ou de les vendre; et il devra retransporter ces marchandises dans le lieu d'où il les a apportées (3).

RECÈS DE 1412 (4).

I. Item. Were, dat God vorbede, en Schip in der Zee brokhaftich wurde, dar schullen Schipmans vnd Boesmans jnne vorbunden sin dem Copman sin Gud helpen to bergende to dem alder besten dat se kunnen vnd mogen; vnd dar van schal men en geuen redelike Arbeides-Lon. Dat is to vorstande, wor se mit den Schipheren vnde

I. *Item.* S'il arrivoit, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'un navire fît naufrage en mer, les matelots et les bossemans (5) seront tenus d'aider le négociant à sauver ses marchandises le mieux qu'ils pourront et qu'ils en seront capables; et pour cela on devra leur donner un salaire équitable; c'est-à-dire que s'ils ne peuvent tomber d'accord avec le patron et les négocians, le différend devra être

(1) Ce recès a été fait à Hambourg : il porte la date *Sancti Marci episcopi;* ce qui est probablement le 25 avril.

(2) Cette règle formoit déjà les art. 13 et 14 des statuts maritimes de Hambourg de 1276 et de Lubeck de 1299; mais la question des hivernages fut toujours très-controversée à cause des diverses positions des villes de la confédération. Sartorius, t. II, page 716, assure que la décision contenue dans ce recès de 1391 ne fut prise que *ad referendum*, de même qu'une semblable mesure prise dans l'assemblée de Lubeck du 2 juillet 1401, dont le texte ne m'a pas été fourni. On peut croire, d'après ce qu'il dit, que ce dernier recès étoit une copie de celui de 1391. Le même auteur assure qu'en 1403 des recès arrêtés à Lubeck à la Quasimodo, à Calmar à la Saint-Barthélemi, et à Lubeck à la Saint-Nicolas, présentèrent un système plus complet. Je n'ai point eu communication de ces recès, qui, je le pense, seroient peu utiles, puisqu'on verra par l'art. 4 de celui de 1412 que les opinions n'étoient pas encore fixées à cette époque, et que la confirmation des dispositions antérieures ne fut elle-même adoptée que *ad referendum*. C'est en 1417 qu'on trouve une théorie mieux fixée et que les divers intérêts locaux furent conciliés.

(3) Ce n'est qu'à l'aide des connoissances locales qu'on peut bien comprendre cet article, dont je me borne à présenter la traduction littérale. Il n'y a d'ailleurs aucune nécessité d'en discuter minutieusement tous les passages.

(4) Ce recès a été fait à Lunebourg le jour de la Quasimodo, premier dimanche après Pâques. Sartorius en a analysé plusieurs dispositions, t. II, page 708, d'après un manuscrit des archives d'Hildesheim.

(5) Le mot plat-allemand Bocsman signifie assez souvent *pilote*, et souvent aussi un matelot principal, un contre-maître, un officier d'équipage. Voir le dictionnaire brémois, t. I.er, page 124. J'ai cru qu'il valoit mieux franciser ce mot, pour éviter des circonlocutions et des embarras dans l'acception stricte du mot.

Copluden nicht ouer en bregen en konden, in de erste Henze-Stad dar se denne komen ofte vor de Olderlude des Copmans, schal men se denne scheden vnd geuen enen islicken na dem dat he mach vordenet hebben, by Vorstande van den Schipheren vnd Copluden, de dar denne by gewesen sin, vnd we nicht en arbeidet, de schal nicht hebben.

vidé dans la première ville anséatique où ils arriveront, ou devant les doyens des comptoirs; et l'on donnera à chacun ce qu'il paroîtra avoir mérité, après avoir entendu le patron et les négocians qui y étoient présens : quiconque n'aura pas travaillé n'aura rien (1).

II. Wert of Sake dat jenich Schipman efte Boesman deme Copmane sin Gud nicht en wolden helpen bergen, alse vele alse se konde vnd mochte, alse ..r vorscreuen is, wanner dat sik Schipheren ofte Coplude dar van beclageden vor jeniger Stad van der Hense ofte Olderluden des Copmans, dar se erst to quemen alse vorscreuen is, dat schal de Stad ofte Olderlude des Copmans richten by Vorstant der Schipheren ofte Coplude, de dar by gewesen sin, alse vorscreuen is, alse dat en ander darby en Exempel moge nemen by des Copmans Gude so to bearbeydende vnd to vorwarende alse sik dat geboren schal.

II. S'il arrivoit aussi que quelque matelot ou bosseman ne voulût point faire tout ce dont il est capable pour aider un marchand à sauver sa marchandise, comme il vient d'être prescrit, dès que les patrons ou les marchands porteront à ce sujet leur plainte devant les magistrats de la ville anséatique, ou devant les doyens du comptoir du premier lieu où ils aborderont, comme il est écrit ci-dessus, il sera statué par les magistrats de la ville ou par les doyens du comptoir, d'après la déclaration des patrons ou des négocians témoins de l'événement, ainsi qu'il est dit ci-dessus, afin que la décision qui sera prise serve d'exemple aux autres et leur apprenne qu'ils sont obligés de travailler à sauver les marchandises des marchands, ainsi qu'il conviendra (2).

III. Item. Wat Schiphere de Korn in nement, de schal dar ynne vorbynden sin so mit sinen Schipmans vnd Boesmans to ouerbregende vnd se dar jnne hebben, dat se dat vorkoelen alse dicke alse des Noed is. Wûr dar Vorsumenisse to queme, dar schal de Schiphere vor antwerden. Alse mannich werue, alse dat Korn vorkölet wert, so schal de Copman den Schipmanen vnd Boesmanen geuen wor jewelke Last ander halven Grote vlamesch.

III. *Item.* Le patron (3) qui charge du blé sera tenu de faire un accord avec ses matelots et bossemans, pour qu'ils remuent ce blé aussi souvent qu'il sera nécessaire, et d'en assurer l'exécution dans son navire. S'il y avoit de la négligence à cet égard, le patron en répondra. Chaque fois que le blé sera remué, le négociant devra donner aux matelots et aux bossemans, par chaque laste, deux gros flamands et demi (4).

(1) On en trouvera le sens reproduit, mais avec une addition importante, dans l'article 2 des recès de 1 7, et dans plusieurs autres recès que la note sur celui de 1417 indiquera. On peut comparer cet article avec l'article 3 des Rôles d'Oléron et de Damme, reproduit dans l'article 17 de la compilation de Wisby.

(2) L'article 12 du recès de 1418 prononce la peine que celui-ci laisse dans l'indétermination.

(3) Le texte porte Schep., signifiant *navire*. M. de Clercq a cru qu'il étoit nécessaire d'opérer une légère correction; elle est autorisée par le texte du recès de 1418, qui porte Schiphere.

(4) On retrouve littéralement les mêmes dispositions dans les art. 4 du recès de 1417, 3 de celui de 1418, 3 de celui de 1447 et 19 du titre III de celui de 1614. Il est probable que l'art. 10 des usages d'Amsterdam, reproduit dans l'art. 48 de la compilation de Wisby, a été rédigé d'après ces premiers recès anséatiques. Cette disposition a pu être empruntée du droit de Lubeck, si l'on admet que les codes publiés par Brokes soient antérieurs au recès de 1412; ce que j'aurai occasion d'examiner quand je publierai les lois de Lubeck : dans l'opinion contraire, Lubeck aura, ce qui étoit naturel, inséré dans sa législation particulière les règles communes du droit anséatique. Voir Brokes, code II, art. 130, et code III, art. 297.

IV. Item. Schal men id holden mit der Segelacien Winterdages, alse in Vortijden de Stede sik vordregen hebben, dat is to vorstande, beyde bynnen vnd buten Landes.

IV. (1) *Item.* On devra s'en tenir, relativement aux voyages d'hiver (2), à ce dont les villes sont anciennement convenues, c'est-à-dire, tant dans l'intérieur du pays qu'à l'extérieur (3).

V. Item. Vppe de Ladinge vnd Buwinge der Schepe is vorramet dat men nen Schip groter buwen schal, wen van hundert Last Heringes vnd dat de nicht deper gan schullen, van se geladen sint, den vj lubsche Elen deep vnd islik Schip schal getekent sin vore vnd achter by geswornen Wrakers dar dat vppe der Lastade steit er dan id int Water kumpt mit der Stad Tekene dar dat gebuwet is.

V. *Item.* Relativement au chargement (4) et à la construction (5) des navires, il est convenu que l'on ne devra construire aucun navire de plus de cent lastes de harengs, et qu'étant chargés ils ne devront pas tirer plus de six aunes lubeckoises d'eau; chaque bâtiment, pendant qu'il sera encore sur le chantier, et avant qu'il soit lancé à l'eau, devra être marqué des armes de la ville où il aura été construit (6) à l'avant et à l'arrière par des experts jurés (7).

VI. Item. In jewelker Stad dar men de Schepe buwet, schal de Stad setten twe gheswornen Wrakers vnde de schullen dar by wesen, wan men de Scheve beginnet to buwende vnde dar by bliuen wente tor Tijt, dat dat Schip rede is vnd bewaren dat vp eren Eed dat dat Schip truweliken vnd wol gebuwet werde van Holte vnd van Yserne, vnd dat id nicht to zeewerd enwerde, went dar gebrek inne gevunden is, vnd weret Sake dat jenich Tymmerman jenich Schip buwede dat groter worde eder deper ginge alse vorscreuen is, dat schal by der Stad also vorwaret sin dat id nement enkope. Hedde ok en

VI. *Item.* Dans toute ville où l'on construit des navires, les magistrats devront établir des experts jurés qui devront être présens lorsque l'on commencera à construire un navire, y rester jusqu'à ce que le navire soit prêt, et veiller, sous la foi de leur serment, à ce que le navire soit bien et loyalement construit avec du bois et du fer, et à ce qu'il ne soit pas livré à la mer, dans le cas où des défauts y seroient découverts. S'il arrivoit que quelque charpentier construisît un navire qui fût plus grand ou qui tirât plus d'eau qu'il n'est prescrit, ce navire sera retenu par la ville, afin que personne ne l'achète; et si un patron avoit arrêté d'avance la construction d'un navire en contravention à la mesure

(1) Entre l'article précédent et celui-ci se trouvent les mots suivans, Hir beginnet sik de Stücke daran men sik beholden heft to rugge to sprekende, annonçant que les articles suivans ont été pris *ad referendum*.

(2) Les recès auxquels on renvoie sont d'abord celui de 1391 dont j'ai donné le texte, et ceux que j'ai indiqués dans les notes sur ce recès.

(3) *Intérieur,* sans doute les villes anséatiques; *extérieur,* les comptoirs. Voir la note 1 de la page 466.

(4) On trouvera le développement de cette disposition dans l'article 8 ci-après.

(5) Les recès de 1572, art. 1, de 1591, art. 1, et de 1614, tit. I, art. 1, 2, 3, 5 et 6, contiennent d'autres règles importantes sur les constructions de navires. Il ne s'agit ici que des mesures prises pour éviter les accidens, en prescrivant de ne pas construire des navires trop considérables. Il paroît que cette mesure, prise *ad referendum,* ne fut pas conservée; on ne la retrouve plus dans les recès postérieurs. Je ne dois pas omettre d'indiquer ici que la ligue avoit pris en 1430 une mesure pour restreindre le nombre des navires que l'on construisoit. M. Lappenberg ne m'en a pas envoyé le texte. Voici comment il est conçu dans le travail du syndic Domann, n. 39 : « In civitatibus hanseaticis non ampliùs tantus navium numerus « ædificabitur, velut antea, quum tot inde quotidie incommoditates enascantur. » Suivant Cammann, cité par Sartorius, t. III, page 534, ce recès seroit de 1530.

(6) Le but de la mesure étoit sans doute de constater la nationalité; elle a été conservée dans les législations modernes. En France, un navire, au moment où il reçoit sa francisation, est marqué des numéros indiquant le port auquel il appartient, conformément au décret du 18 octobre 1793.

(7) M. de Clercq a pensé que ces mots pouvoient seuls rendre le mot Wrakers. C'étoient, comme le porte l'article suivant, des préposés publics remplissant les fonctions connues encore aujourd'hui sous le nom de *visiteurs* ou *jaugeurs de navires.*

Schipher en Schip touoren vordinget van der Mate to buwende alse vorscreuen is, so schal de Kop van nener Werde wesen.

VII. Item. Welk Schip dat gebuwet is vnd blifft vppe der Lastade ofte int Water to liggende twe Jarlang, dat schal men weder to breken vnd nicht tor seewart laten ghan.

VIII. Item. In allen Hauenen dar Schepe geladen werden, schal de Stad dar vorwaren laten vnd des gelijkes de Olderman des Copmans dar des behuff is, dat de to depe nicht geladen werden, se sin clene eder grot; konde men dar enbouen jenigen Schipheren bewisen, dat he sin Schip vorladen hebbe vnd dar aff Schade queme, den Schaden scholde de Schiphere allene betalen. Worde ok en Schip vorladen vnd doch wol ouer See queme sunder Schaden, van also vele Last, alse men bekennen mochte, dat he vorladen were, scholde he van jewelker Last geuen der Stad van der Henze ofte den Olderluden des Copmans dar he to queme, alse vele Vracht, alse he dar mede vordenet hebbe.

IX. Item. Oft Zeerouers jenich Gud nemen vnd en dat weder genomen worde, is geramet, dat de jenne, de en dat weder nemen vnd de jenne de de Koste stunden, de Helfte dar van hebben vnd beholden mogen vnd de Helfte den beschedigeden weder geuen. Weren auer Vrede-Schepe in der See van der gemenen Stede wegen, de dat den Roueren weder nemen, de scholden dat deme Copmanne weder geuen. Ok vor welker Hauene, dat men Zeerouere eruart, dar schullen de negesten Stede volgen vnd de vorstoren, vnd bringen dat vppe de negesten

ci-dessus prescrite, le traité sera de nulle valeur (1).

VII. *Item*. Tout navire qui aura été construit et sera demeuré deux ans sur le chantier ou dans l'eau sans naviguer, sera détruit et ne pourra être admis à mettre en mer (2).

VIII. *Item*. Dans toutes les villes où l'on charge des navires, la ville devra faire veiller à ce qu'ils ne soient pas trop chargés, quelle que soit leur grandeur; et la même obligation est imposée aux doyens du comptoir où cela est nécessaire. Si l'on pouvoit convaincre quelque patron d'avoir surchargé son navire, et s'il en étoit résulté des dommages, il sera tenu de les réparer à ses frais personnels. De même, si un navire avoit été surchargé et que néanmoins il accomplît la traversée sans dommage, le patron devra payer à la ville anséatique ou aux doyens du comptoir dans le lieu où il arrivera, une somme équivalente au fret qu'il aura gagné, par chaque laste qu'il pourra être convaincu d'avoir surchargé (3).

IX. *Item*. Lorsque des pirates auront pris des marchandises, si elles leur sont reprises, ceux qui seront parvenus à les reprendre, et ceux qui auront fait des frais pour y parvenir, auront droit de conserver la moitié de ces marchandises et devront restituer l'autre moitié aux intéressés. Mais, s'il se trouvoit en mer des navires de guerre armés par les villes alliées, qui reprissent aux pirates les objets dont ils se sont emparés, ces navires devront en restituer la totalité aux propriétaires. De même, les villes les plus voisines devront envoyer des navires devant tout port où l'on signalera des pirates, afin de les détruire : il en sera rendu compte à la plus

(1) Cet article pris *ad referendum* ne se retrouve plus dans les recès postérieurs. Il est probable que cet objet rentroit dans les droits de la police locale. Il y a, en effet, peu de pays où l'autorité ne s'assure, par des vérificateurs, de la bonne et solide construction des navires.

(2) Cette disposition n'a plus été reproduite dans les recès suivans; elle avoit aussi été prise *ad referendum*.

(3) Les recès de 1417, art. 5, de 1418, art. 5, de 1447, art. 4, de 1530, art. 17, et de 1614, tit. III, art. 2, ont reproduit cette disposition, qui a pu être empruntée de l'art. 23 du statut de Hambourg de 1276 et 33 de celui de Lubeck de 1299. On la trouve dans les codes II, art. 132, et III, art. 299, publiés par Brokes.

Dachvart; de Koste vnd Theringe schullen en de menen Hense-Stede weder geuen.

prochaine assemblée de la diète, et les villes unies devront leur rembourser les frais et les vivres consommés (1).

X. Item. Want vele vromder Lude van velen Landen buten der Hense vormiddelst erer Schepinge dem Copman tor seewart groten Schaden gedan hebben ere Gud to nemende vnde ok tor seewart gelijk deme Copman varen vnd Copenschop hanteren to groten Achterdele des Copmans, is vordregen, dat men den vromden Luden nene Schepe vorkopen schal na Passchen erst to komende, by vorlüse so vele Geldes, alse dat Schip vorkoft worde vnde en jewelke Stad van der Hense dar men Schepe buwet schal Borgen nemen van den jennen, de dar Schepe kopen eder vtuoren, dat de Schepe nemende vorkoft werden buten der Hense wesende, vnd dat dar nement Part eder Deel ane hebben schal buten der Hense wesende.

X. *Item*. Comme beaucoup d'étrangers appartenant à des pays divers qui ne font pas partie de la ligue, ont causé des torts considérables aux commerçans anséatiques, en se chargeant de marchandises, en naviguant et en trafiquant, ce qui tourne au grand détriment de ces derniers, il est convenu qu'à partir de Pâques prochain on ne devra vendre aucun navire aux étrangers, sous peine d'une amende égale au prix de la vente des navires; et chaque ville anséatique où l'on construit les navires doit prendre des cautions de ceux qui en achètent ou en exportent, afin qu'aucun individu étranger à la ligue ne s'en rende acheteur ou n'y acquière une part ou un intérêt (2).

RECÈS DE 1417 (3).

I. Vortmer, en schal nemand gerouet Gud

I. Nul ne devra acheter des biens pillés

(1) On retrouve les mêmes dispositions dans les recès de 1417, art. 6, de 1418, art. 6, et de 1447, art. 5. Elles forment l'art. 133 du deuxieme code, et l'art. 300 du troisième code de Lubeck publié par Brokes. Il n'est pas hors de propos de faire remarquer combien est ancien le principe que les législations modernes ont adopté sur les *recousses*, selon qu'elles sont faites par des particuliers ou par des vaisseaux de l'état.

(2) Cette disposition, dictée par l'esprit de monopole qui présidoit à toutes les opérations de la ligue, est reproduite dans l'art. 5 du recès de 1434 (5 juin), dans l'art. 1.er du recès de 1441, et dans l'art. 17 de celui de 1447. On voit dans les n. 70 et 71 du travail du syndic Domann que la même règle se retrouvoit dans des recès de 1417, 1425 et 1476, sous peine d'une amende de trois marcs d'argent, et que des recès de 1426, 1440, 1454, 1476 et 1498, prohiboient les associations pour la propriété des navires entre les anséatiques et des personnes étrangères à la ligue. M. Lappenberg ne m'ayant point envoyé ces textes, je me borne à transcrire le latin de Werdenhagen : « Nulli extraneo conceditur ut navim in ulla civitate « hanseatica ædificet, aut emat sub pœna trium marcarum auri et hanseaticæ justitiæ. » — « Nec quispiam « hanseaticus cum extraneo quotam navis colat aut societatem mercis contrahat sub pœna amissionis juris « hanseatici et marcæ aureæ, necnon sub pœna amissionis ejus quod in quota societatis habet. »

(3) Il existe entre ce recès et le suivant, qui est daté de 1418, une ressemblance si frappante, qu'on pourroit croire qu'ils sont deux copies différentes du même recès dont on auroit changé seulement l'ordre de quelques articles, quelques expressions et la date. Tous deux sont datés de Lubeck, le jour de S. Jean-Baptiste; ce qui pourroit encore faire induire qu'il y a eu simplement erreur de millésime dans les manuscrits. Voici néanmoins le motif qui m'a décidé à les recueillir tous deux. L'un et l'autre sont cités par Sartorius. Le recès de 1417 est indiqué plusieurs fois dans le travail du syndic Domann, et d'un autre côté un grand nombre d'auteurs, cités page 453, ont publié celui de 1418. Enfin, ce qui est plus décisif, les deux textes originaux existent à deux dates séparées dans les archives de Hambourg, d'où M. Lappenberg m'en a envoyé deux copies; et, malgré leur extrême ressemblance, ils offrent quelques différences que j'indiquerai dans les notes. Je dois faire observer que, d'après le n. 48 du travail du syndic Domann, le recès de 1417 contenoit un article portant défense de donner des secours aux pirates, lequel forme effectivement l'art. 1.er du recès de 1418, et un autre sur la prohibition de vendre des navires aux étrangers, probablement semblable à l'art. 10 du recès de 1412. Ces deux articles ne sont point dans la copie que j'ai reçue; ce qui est sans importance, puisqu'ils se trouvent dans d'autres recès.

edder sebrifftich Gûd kopen by Lyue vnd Gûde.

II. Item. Were, dat God vorbede, en Schip in der Zee brokhaftich wurde, dar schullen Schipmans vnd Boesmans jnne vorbunden sin dem Copman sin Gud helpen to bergende to dem alder besten dat se kunnen vnd mogen, vnd dar van schal men en geuen redelike Arbeides-Lon. Dat is to vorstande, wor se mit den Schipheren vnde Copluden nicht ouer en dregen en konden, in de erste Henze-Stad dar se denne komen ofte vor de Olderlude des Copmans, schal men se denne scheden vnd geuen enen isliken na dem dat he mach vordenet hebben, by Vorstande van der Schipheren vnd Copluden, de dar denne by gewesen sin, vnd we nicht en arbeidet, de schal nicht hebben. Were ok dat dar we swipbrokich worde in der dudeschen Syden, dar andere Lude hulpen to berghen, de sik dar vmme nicht vordraghen konden vmme dat Arbeydes-Lon, dat schal stan to dem segghende der neghesten Hense-Stad effte to dem Copmanne.

III. Wert ok Sake dat jenich Schipman efte Boesman deme Copmane sin Gud nicht en wolden helpen bergen, alse vele alse se konde vnd mochte, alse hir vorscreuen is, wanner dat sik Schipheren ofte Coplude dar van beclageden vor jeniger Stad van der Hense ofte Olderluden des Copmans, dar se erst to quemen alse vorscreuen is, dat schal de Stad ofte Olderlude des Copmans richten by Vorstant der Schipheren ofte Coplude, de dar by gewesen sin, alse vorscreuen is, alse dat en ander darby en Exempel moge nemen by des Copmans Gude so to bearbeydende vnd to vorwarende alse sik dat geboren schal.

par des pirates ou rejetés par la mer; sous peine corporelle et pécuniaire (1).

II. *Item*. S'il arrivoit, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'un navire fît naufrage en mer, les matelots et les bossemans seront tenus d'aider le négociant à sauver les marchandises le mieux qu'ils pourront et qu'ils en seront capables; et, pour cela, on devra leur donner un salaire équitable, c'est-à-dire que s'ils ne peuvent tomber d'accord avec le patron et les négocians, le différend devra être vidé dans la première ville anséatique où ils arriveront, ou devant les doyens du comptoir; et l'on donnera à chacun ce qu'il paroîtra avoir mérité, après avoir entendu le patron et les négocians qui y étoient présens; et quiconque n'aura pas travaillé n'aura rien (2).

Si quelqu'un venoit à faire naufrage dans les parages allemands où d'autres aidassent au sauvetage, et qu'on ne pût s'accorder au sujet du salaire, la contestation sera soumise au jugement de la ville anséatique ou du comptoir le plus voisin (3).

III. S'il arrivoit aussi que quelque matelot ou bosseman ne voulût point faire tout ce dont il est capable pour aider un marchand à sauver sa marchandise, comme il vient d'être prescrit, dès que les patrons ou les marchands en porteront plainte devant les magistrats d'une des villes anséatiques ou devant les doyens du comptoir du premier lieu où ils aborderont, comme il est écrit ci-dessus, il sera statué par les magistrats de la ville ou par les doyens du comptoir, d'après la déclaration des patrons ou des négocians témoins de l'événement, ainsi qu'il est dit ci-dessus, afin que la décision qui sera prise serve d'exemple aux autres et leur apprenne qu'ils sont obligés de travailler à sauver les marchandises des marchands ainsi qu'il conviendra (4).

(1) Cet article n'est qu'un sommaire de l'art. 7 du recès de 1418. C'est un de ceux que le syndic Domann a analysés dans son travail traduit par Werdenhagen, n. 49. Voir la note 1 de la page 469 ci-après.

(2) Tout ce qui précède est une copie littérale de l'art. 1.er du recès de 1412.

(3) Cet article, tel qu'il est rédigé avec l'addition à l'art. 1.er du recès de 1412, est reproduit littéralement dans les art. 2 du recès de 1418, 1 du recès de 1447. Il a été introduit dans le II.e code de Lubeck, art. 129, et dans les art. 295 et 314 du III.e Voir la note 1 de la page 469.

(4) Cet article est la copie littérale de l'art. 2 du recès de 1412. Il est reproduit dans les mêmes termes par l'art. 2 du recès de 1447; mais la peine fut clairement définie dans l'art. 12 de celui de 1418.

IV. Item. Wat Schiphere de Korn in nement, de schal dar ynne vorbunden sin so mit sinen Schipmans vnd Boesmans to ouerdregende vnd se dar jnne hebben, dat se dat vorkoelen alse dicke des Noed is. Wür dar Vorsumenisse to queme, dar schal de Schiphere vor antwerden. Alse mannich werue, alse dat Korn vorkölet weit, so schal de Copman den Schipmanen vnd Boesmanen geuen vor jewelke Last ander halven Grote vlamesch.

IV. *Item.* Le patron qui charge du blé sera tenu de faire un accord avec ses matelots et bossemans, pour qu'ils remuent ce blé aussi souvent qu'il sera nécessaire, et d'en assurer l'exécution dans son navire. S'il y avoit de la négligence à cet égard, le patron en répondra. Chaque fois que le blé sera remué, le négociant devra donner aux matelots et aux bossemans, par chaque laste, deux gros flamands et demi (1).

V. Item. In allen Hauenen dar Schepe geladen werden, schal de Stad dar vorwaren laten vnd des gelijkes de Olderman des Copmans dar des behuff is, dat de to depe nicht geladen werden, se sin klene eder grot; konde men dar enbouen jenigen Schipheren bewisen, dat he sin Schip vorladen hedde vnd dar aff Schade queme, den Schaden scholde de Schiphere allene betalen. Worde ok en Schip vorladen vnd doch wol ouer See queme sunder Schaden, van also vele Last, alse men bekennen mochte, dat he vorladen were, scholde he van jewelker Last geuen der Stad van der Henze ofte den Olderluden des Copmans dar he to queme, alse vele Vracht, alse he dar mede vordenet hedde.

V. *Item.* Dans tous les ports où l'on charge des navires, la ville devra faire veiller à ce qu'ils ne soient pas trop chargés, quelle que soit leur grandeur; et la même obligation est imposée aux doyens des comptoirs où cela est nécessaire. Si l'on pouvoit convaincre quelque patron d'avoir, contre cette disposition, surchargé son navire, et s'il en étoit résulté des dommages, le patron sera tenu de le réparer à ses frais personnels. De même, si un navire a été surchargé, et si néanmoins il a accompli sa traversée sans dommage, le patron devra payer à la ville anséatique ou aux doyens du comptoir dans le lieu où il arrivera, une somme équivalente au fret qu'il aura gagné, par chaque laste qu'il pourra être convaincu d'avoir surchargé (2).

VI. Item. Oft Zeerouers jenich Gud nemen vnd en dat weder genomen worde, is geramet, dat de jenne, de en dat weder nemen vnd de jenne de de Koste stunden, de Helfte dar van hebben vnd beholden mogen vnd de Helfte den beschedigeden weder geuen. Weren auer Vrede-Schepe in der See van der gemenen Stede wegen, de dat den Roueren weder nemen, de scholden dat deme Copmanne weder geuen. Ok vor welker Hauene, dat men Zeerouere eruart, dar schullen de negesten Stede volgen vnd de vorstoren, vnd bringen dat vppe de negesten Dachvart; de Koste vnd Theringe schullen en de menen Hense-Stede weder geuen.

VI. *Item.* Lorsque des pirates auront pris des marchandises, si elles leur sont reprises, ceux qui sont parvenus à les reprendre et qui ont fait des frais pour y parvenir auront droit de conserver la moitié de ces marchandises, et devront restituer l'autre moitié aux intéressés. Mais, s'il se trouvoit en mer des navires de guerre armés par les villes alliées qui reprissent aux pirates les objets dont ils se sont emparés, ces navires devront en restituer la totalité aux propriétaires. De même les villes les plus voisines devront envoyer des navires devant tout port où l'on signalera des pirates afin de les détruire, et il en sera rendu compte à la plus prochaine assemblée de la diète; les villes anséatiques unies devront leur rembourser les frais et les vivres consommés (3).

(1) Cet article est la copie littérale de l'art. 3 du recès de 1412. Voir la note qui s'y réfère.
(2) Cet article est la copie littérale de l'art. 8 du recès de 1412. Voir la note qui s'y réfère.
(3) Cet article est la copie littérale de l'art. 9 du recès de 1412. Voir la note qui s'y réfère.

VII. Vortmer, sint de Stede ens geworden to holdende den Artikel alſo in den olden Receſſen geſcreuen is, alſo dat nen Schiphere mit geladen Schepen noch mit Ballaſten seghelen scal, na sunte Mertins Daghe vt der Hauen, dar he denne ys; id en were, dat he vt geseghelt were van dar, dar he geladen were vnd queme wor in Norweghen edder in andere Hauene, so mach he vort seghelen, dar henne he Willen habbe to seghelnde. Were auer dat welk Schip geladen were vor sunte Nicolaus Dage mit Bere edder mit Heringe mit vuller Last, so mach de Schiphere seghelen in den Market, dar henne he gewonen is, wo he dat mit sinem Rechte beholde, dat he anders nene Kopenscop ynne hebbe den Ber vnd Hering.

VII. En outre, les villes sont convenues d'observer l'article suivant, tel qu'il est écrit dans les anciens recès (1); savoir, que nul patron ne devra mettre à la voile et partir du port où il se trouvera, après le jour de la Saint-Martin, soit avec chargement, soit sur lest: mais si, avant ce jour, il étoit parti du lieu où il avoit chargé, et qu'il fût arrivé en quelque port de la Norvége ou dans quelque autre pays, il pourra remettre à la voile pour le lieu où il avoit intention de se rendre [même après la Saint-Martin] (2). Néanmoins, s'il arrivoit que quelque navire eût pris, avant le jour de la Saint-Nicolas, un chargement complet de bière ou de harengs, le patron pourra faire voile vers le marché pour lequel il est affrété, pourvu qu'il affirme sous serment qu'il n'a à bord aucune autre marchandise que de la bière et des harengs (3).

VIII. Vortmer, scholen nene Schipheren van der See de Wynterlage ghelegen hebben, seghelen mit eren Schepen vor Cathedra Petri; id en were dat welk Schiphere sin Schip lôde mit Heringe edder mit Bere, dat mach seghelen to Lichtmiſſen; vnd waner de Schipheren alſo lygende bliuen, alſe vorſcreuen is, so darff de Copman nene Vracht vt geuen, efft de Cop-

VIII. En outre (4), il est interdit aux patrons de navires qui auront hiverné, de mettre à la voile avant la fête de la Chaire de S. Pierre (5), à moins que le chargement ne consiste en harengs ou en bière (6), car dans ce cas le patron pourra partir à la Chandeleur; et lorsqu'un patron restera ainsi dans le port, le négociant ne sera tenu de donner aucun fret s'il veut décharger ses marchandises. Néanmoins on pourra [pen-

(1) Les anciens recès dont il est question ici sont sans doute le recès de 1391 et l'art. 4 du recès de 1412; mais la teneur de notre article et les deux suivans y apportent des développemens et des modifications importans. Du reste, il n'est pas bien sûr, d'après Sartorius, t. II, page 717, que ces restrictions à la navigation aient été uniformément exécutées. Cammann, dont il cite un travail manuscrit sur les recès anséatiques, assuroit qu'il avoit été fait des exceptions pour la navigation vers l'Ouest, et qu'en 1437 la ville d'Amsterdam avoit protesté contre ces décisions. On verra dans le recès de 1470 des règles spéciales pour le commerce en Livonie.

(2) Suivant Sartorius, t. II, page 715, avant d'accorder cette tolérance, on s'étoit borné à déclarer que *si un navire avoit été affrété avant la Saint-Martin, il pourroit encore mettre à la voile huit jours après ce jour*. Je ne connois point de recès qui contienne cette disposition.

(3) Cet article forme littéralement l'art. 8 du recès de 1418, et, à quelques légères différences près, l'art. 6 de celui de 1447. Il a été introduit dans les art. 185 du deuxième code et 302 du troisième code de Lubeck publiés par Brokes.

(4) Cet article est reproduit littéralement dans les art. 9 du recès de 1418, 1.er de celui de 1434 (5 juin), et 7 de celui de 1447.

(5) On pourroit croire qu'il y a quelque erreur dans cette indication, si l'on ne consultoit que le calendrier catholique usuel. On y trouve la fête de la Chaire de S. Pierre fixée au 18 janvier. Mais ce n'est point de cette fête qu'il s'agit; elle n'a été instituée par le pape Paul IV qu'en 1558, suivant *l'Art de vérifier les dates*, t. I.er, page 335. La fête désignée par le recès est celle de la Chaire de S. Pierre à Antioche, laquelle tombe le 22 février, vingt jours après la Purification ou la Chandeleur. A ce moyen tout s'explique. La prohibition générale est jusqu'au 22 février; mais, par exception en certains cas, on pourra partir dès le 2 février. Cet article et le suivant ont été introduits dans la législation de Lubeck, comme on le voit par les art. 186 du deuxième code et 303 du troisième code publiés par Brokes.

(6) Sartorius, t. II, page 717, remarque qu'il n'est plus fait d'exception pour les navires chargés de morues, comme on l'avoit fait dans le recès 1391.

man opschepen wil. Sodoch mach men seghelen bynnen Landes mit cleynen Schepen, op dat hogeste van xxiiij Lasten, vnd efft jenich Schiphere edder Copman, de yn der Hense is hir enteghen dede, in welker Stad Hauen de queme, de Schipher scal syn Schip, vnde de Copman scal sin Gud vorboret hebben. Were auer de Schiphere edder de Copman nicht in der Hense, we denne dat Schip edder Gud koffte, he were Borgere edder Gast, de schulde dat Schip vnd Gud vorbored hebben. Behelde auer de Schiphere dat Schip, so en scholde nemand dat Schip darna by eynen Jare scheven.

dant ce temps de la mer close] mettre à la voile pour l'intérieur (1) avec de petits navires de vingt-quatre lastes au plus. Si quelque patron ou négociant d'une des villes anséatiques contrevient à ce qui vient d'être dit, quel que soit le port ou la ville dans lequel il arrive, le navire et la marchandise seront confisqués. Si le patron ou le négociant n'appartient point à une ville anséatique, nul bourgeois ou étranger domicilié ne pourra acheter son navire ou ses marchandises, sous peine de confiscation; mais, si de cette manière le patron conserve son navire, nul ne pourra lui donner de chargement pendant le délai d'une année (2).

IX. Vortmer, wanner jenich Schiphere kumpt in ene Hauen na sunte Mertens Daghe, de schal mit sick bringhen enen Breff, dar jnne he bewisen schal, vppe wad Tijd he geschepet vnd rede was mit vuller Last to seghelende.

IX. En outre, lorsqu'un patron arrivera dans un port après la Saint-Martin, il devra apporter avec lui une lettre servant à prouver à quelle époque il avoit commencé à charger et se trouvoit prêt à partir avec un chargement complet (3).

RECÈS DE 1418 (4).

I. Vortmer, en schal men den Vytaliensbroderen nene Stade noch hulpe don in Harn-

I. En outre (5), il est interdit de donner aux frères Vitalliens (6) aucun secours ni assis-

(1) Cette expression s'entend, selon Sartorius, t. II, page 715, de la navigation des fleuves et même du petit cabotage d'un port à un autre voisin. Voir la note 3 de la page 460.

(2) Je me suis conformé à la traduction que Sartorius a donnée de cette partie du recès, t. II, page 716. Elle pourroit laisser croire qu'à cette époque il n'étoit pas encore interdit aux anséatiques de charger leurs marchandises sur des navires étrangers. Les prohibitions ne paroissent, en effet, avoir commencé, d'abord pour le commerce de la Livonie, qu'en 1425, suivant le n. 73 du travail du syndic Domann; et en 1446, d'une manière générale, comme on le verra ci-après.

(3) Cet article reproduit en partie une disposition plus générale du recès de 1369. Il forme l'art. 10 du recès de 1418, et la première partie de l'art. 8 du recès de 1447. On le trouve identiquement dans le dernier alinéa de l'art. 136 du deuxième code et dans l'art. 303 du troisième code de Lubeck publiés par Brokes.

(4) J'ai expliqué dans la note 3 de la page 462 les motifs qui me décidoient à publier ce recès, quoiqu'il présente, par beaucoup de circonstances, une presque identité avec le précédent, qui est du même jour de l'année 1417. A ces motifs, j'ajoute que ce recès est indiqué sous sa date de Saint-Jean-Baptiste, comme confirmé par le recès de 1442, qui sera publié plus bas. J'ai dit, page 453, que Werdenhagen, Leibnitz, Dumont, Lünig, Eccard et Willebrandt, en avoient publié des traductions latines. Je croirois faire une chose superflue de transcrire sous chaque article le texte de ces traductions, parce que les ouvrages qui les contiennent sont dans toutes les grandes bibliothèques; mais, pour rendre la vérification plus facile, j'indiquerai les numéros que chaque article porte dans ces traductions. Je dois seulement faire observer que ces traductions latines n'offrent dans la réalité que deux versions différentes. Celles de Werdenhagen, de Leibnitz, de Lünig et de Dumont, sont littéralement les mêmes; probablement ces auteurs se sont copiés. Celles d'Eccard et de Willebrandt, beaucoup plus abrégées, sont également la copie l'une de l'autre. Sartorius cite ce recès, t. II, pages 708 et suivantes, d'après un manuscrit d'Hildesheim.

(5) Dans toutes les traductions latines, et probablement dans le texte original, cet article est précédé de plusieurs autres qui, étant relatifs à la police générale, à l'ordre politique et à des matières étrangères au droit maritime, ne pouvoient entrer dans ma collection.

(6) A l'époque à laquelle ce recès a été rédigé, la mer Baltique étoit désolée par des pirates connus sous le nom de *frères Vitalliens*, association qui s'étoit formée à la faveur des guerres que les villes eurent à soutenir contre les rois du Nord. Voir Dreyer, *De inhumano jure naufragii*, &c., pag. 131 et 132, et Kuricke, *Comment. ad Ordin. Hanseat.* tit. III, art. 12.



ſche, in Vitalien, noch in enigen Dingen; bede dat ok we dat ſchal men richten alſe ſik dat geboreb.

tance, en armes, munitions de guerre, vivres ou quelque autre chose que ce soit; celui qui s'en rendra coupable sera puni ainsi qu'il appartiendra (1).

II. Vortmer, weret, dat God vorbede, dat eyn Schip in der Zee brokaſtich worde, dar ſcholen Schipmans vnde Bosmans ynne vorbunden ſin dem Copmanne ſin Gut helpen to berghende to dem alder beſten dat ſe konen vnd mogen, vnd dar van ſchal men en gheuen redelik Arbeides-Lon; dat is to vorſtande, wor ſe mit den Schipheren vnd Copluden nicht ouer en dregen konen, in de erſten Henſe-Stad dar ſe denne komen, edder vor de Olderlude des Copmans ſchal men ſe dan ſcheden vnd gheuen eneme isliken na deme dat he mach vordenet hebben, by Vorſtande van den Schipheren vnd Copluden, de dar denne by geweſet ſind, vnd we nicht arbeidet de ſchal nicht hebben. Were ok dat dar we ſchipbrokich worde in der dudeſchen Syden dar andere Lude hulpen to berghen, de ſik dar umme nicht vordragen konden umme dat Arbeides-Lon, dat ſchal ſtan to dem ſecgende der negeſten Henze-Stad efte to dem Copmanne.

II. En outre, s'il arrivoit, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'un navire fit naufrage en mer, les matelots et les bossemans seront tenus d'aider le négociant à sauver les marchandises le mieux qu'ils pourront et qu'ils en seront capables, et pour cela on devra leur donner un salaire équitable, c'est-à-dire que s'ils ne peuvent tomber d'accord avec les patrons et les négocians, le différend devra être vidé dans la première ville anséatique où ils arriveront, ou devant les doyens d'un comptoir anséatique, et l'on donnera à chacun ce qu'il paroîtra avoir mérité, après avoir entendu le patron et les négocians qui étoient présens; et quiconque n'aura pas travaillé, n'aura rien.

Si quelqu'un venoit à faire naufrage dans les parages allemands, où d'autres aidassent au sauvetage, et qu'ils ne pussent s'accorder au sujet du salaire, la contestation sera soumise au jugement de la ville anséatique ou du comptoir le plus voisin (2).

III. Vortmer, wat Schiphere de Korn in nemed, de ſchal dar ynne vorbunden ſin ſo mit ſinen Schipmans vnd Bosmans to ouerdregende, vnd ſe dar ynne hebben, dat ſe dat vorkoelen alſo dicke alſe des Nod ys. Wor dar Vorſumeniſſe to queme, dar ſchal de Schiphere vor antworden. Alſo mennich werne alſe dat Korn vorkoelet werd, ſo ſchal de Copman den Schipmans vnd Bosmans geuen vor iewelke Laſt andere halue Groten vlameſch.

III. En outre, tout patron qui charge du blé sera tenu de faire un accord avec ses matelots et bossemans pour qu'ils remuent ce blé, aussi souvent qu'il sera nécessaire, et d'en assurer l'exécution dans son navire. S'il y avoit de la négligence à cet égard, le patron en répondra. Chaque fois que le blé sera remué, le négociant devra donner aux matelots et aux bossemans, par chaque laste, deux gros flamands et demi (3).

IV. Vortmer, en ſchal nemand bodemen; wente weret Zake, dat yemend Gheld vppe Bodeme dede, dat Gheld ſchal halff vorbored weſen den ghemenen Steden vnd

IV. En outre, nul ne devra prêter à la grosse sur le corps et quille du navire: s'il arrivoit que quelqu'un prêtât ainsi, l'argent sera confisqué, moitié au profit des villes unies, et

(1) Cet article est le 15.e dans toutes les traductions latines. Le syndic Domann, dans le n. 48 de son travail, laisse croire que cette disposition se trouvoit aussi dans le recès de 1417.

(2) Cet article est littéralement conforme à l'art. 2 du recès de 1417, et le 16.e dans toutes les traductions latines.

(3) Cet article est littéralement conforme à l'art. 4 du recès de 1417; il est le 14.e dans les traductions latines de Werdenhagen, Leibnitz, Lünig et Dumont, et le 17.e dans celles d'Eccard et de Willebrandt.

halff der Stad edder dem Copmanne, dar he to kumpd; vnd de Schiphere de dat Gheld vntfanged, schal geuen ene Marc Gholdes, de Helfte darvan tho vorvallende in de ghemenen Stede vnd de andere Helfte in der Stad edder Copman, dar he tho kumd; vnd dit schal anghaen to sunte Michel Dages erst tho komende.

moitié au profit de la ville ou du comptoir où le navire abordera; et le patron qui aura ainsi emprunté de l'argent devra payer un marc d'or, dont moitié sera au profit des villes unies et l'autre moitié au profit de la ville ou du comptoir où le navire abordera : cette disposition commencera à être en vigueur le jour de la Saint-Michel prochain (1).

V. Vortmer, in allen Hauenen dar Schepe geladen werden, schal de Stad darvore waren laten, vnd des gelikes de Olderman des Copmans dar des behof ys, dat de to depe nicht geladen werden, se sin klene edder grot; konde men dar embouen ienigen Schipheren bewysen, dat he sin Schip vorladen hadde vnd dar af Schade queme, den Schade scholde de Schipher allene betalen. Worde ok eyn Schip vorladen vnd doch wol ouer Zee queme sunder Schaden, van also vele Last, alse men bekennen mochte, dat he vorladen were, scholde he van jewelker Last geuen der Stad van der Hense efte den Olderluden des Copmans, dar he to queme also vele Vracht, alse he dar mede vordenet hedde.

V. En outre, dans tous les ports où l'on charge des navires, la ville devra faire veiller à ce qu'ils ne soient pas trop chargés, quelle que soit leur grandeur; et la même obligation est imposée aux doyens des comptoirs où cela est nécessaire. Si l'on peut convaincre quelque patron d'avoir, contre cette disposition, surchargé son navire, et s'il en étoit résulté du dommage, il sera tenu de le réparer à ses frais personnels. De même, si un navire avoit été surchargé et que néanmoins il accomplît sa traversée sans dommage, le patron devra payer à la ville anséatique ou aux doyens du comptoir, dans le lieu où il arrivera, une somme équivalente à ce qu'il aura gagné par chaque laste qu'il pourra être convaincu d'avoir surchargé (2).

VI. Vortmer, efft Zeerouers yenich Gud nemen, vnd en dat wedder genomen worde, ys gerameд, dat de jenne de en dat wedder nemen vnd de jenne de de Koste stunde, de Helfte des Gudes dar van hebben vnd beholden mogen, vnd de Helfte den beschedigenden wedder gheuen. Weren ouer Vrede-Schepe in der Zee van der ghemenen Stede wegene, de dat den Roueren wedder nemen, de schulde dat deme Copmanne wedder gheuen. Ok vor welker Hauene dat men Zerouers irnared, dar scholen de negesten Stede volgen vnd de vorstoren vnd bringen dat vppe de negesten Dachuard; de Koste vnde Teringe scholen en de ghemenen Hense-Stede wedder gheuen.

VI. En outre, lorsque des pirates auront pris des marchandises, si elles leur sont reprises, ceux qui seront parvenus à les reprendre et ceux qui auront fait des frais pour y parvenir, auront droit de conserver la moitié de ces marchandises, et devront restituer l'autre moitié aux intéressés. Mais s'il se trouvoit en mer des navires de guerre armés par les villes alliées qui reprissent aux pirates les objets dont ils se sont emparés, ces navires devront en restituer la totalité aux propriétaires. De même, les villes les plus voisines devront envoyer des navires devant tout port où l'on signalera des pirates, et les détruire; il en sera rendu compte à la plus prochaine assemblée de la diète, et les villes anséatiques devront leur rembourser les frais et les vivres consommés (3).

(1) Cet article ne se trouve ni dans le recès de 1417, ni dans les traductions latines; il forme les art. 131 du deuxième code et 298 du troisième code de Lubeck publiés par Brokes.

(2) Cet article est littéralement conforme à l'art. 5 du recès de 1417; il est le 17.e dans les traductions de Werdenhagen, Leibnitz, Lünig et Dumont, et le 18.e dans celles d'Eccard et de Willebrandt.

(3) Cet article est littéralement conforme à l'art. 6 du recès de 1417; il est le 19.e dans toutes les traductions latines.

VII. Vortmer, en schal nymend gheroued Gud edder zebriftich Gud kopen edder hanteren. Wente we dat deyt de schal men richten an sin Hogeste, vnd dat Gud dar he vmme richtet worde, schal halff voruallen an de Stad edder den Copman dar he richtet werd, vnde de andere Helfte an de gemenen Stede. Koste ok we alsodanne Gud, des he sik vp Vnwetenheid toghe, de schal de Vnwetenheid war maken sulff dorde mit Eden, vnd allykewol schal dat Gud voruallen wesen alse hir vorscreuen steyt.

VII. En outre, nul ne devra acheter ou négocier des marchandises volées ou rejetées par la mer (1) ; celui qui le fera devra être puni de mort, et les marchandises pour lesquelles il aura été condamné, seront confisquées, moitié au profit de la ville ou du comptoir où il aura été jugé, et moitié au profit des villes unies. Si quelqu'un achetoit des marchandises de cette espèce, et prétendoit qu'il en ignoroit l'origine, il devra en faire la preuve par son serment et celui de deux autres personnes; néanmoins les marchandises seront confisquées, ainsi qu'il est écrit ci-dessus (2).

VIII. Vortmer, sint de Stede ens gheworden to holdende den olden Artikel, alse in dem oldem Recess gescreuen ys, also dat nen Schiphere mit geladenen Schepe noch mit Ballaste zegelen schal na sunte Mertens Daghe ut der hauenen dar he denne ynne ys; id en were dat he vtgesegelt were van dar dar he gheladen were, vnd queme woer in Norwegen edder in andere Hauene, so mach he vort zegelen dar henne he Wille hadde to zegelende. Were ouer dat welk Schip geladen were vor sunte Nicolaes Daghe mit Bere edder mit Heringe mit vuller Last, so mach de Schipher zegelen in den Market, dar henne he gewonnet was, wo he dat mit sinem Rechte beholde, dat he anders nene Copenschop ynne hebbe den Beer vnd Hering.

VIII. En outre, les villes sont convenues d'observer l'article écrit dans les anciens recès, à savoir que nul patron ne devra mettre à la voile et partir du port où il se trouve, après le jour de la Saint-Martin, soit avec chargement, soit sur lest; mais si avant ce jour il étoit parti du lieu où il avoit chargé, et qu'il fût arrivé dans quelque port de la Norvége ou dans quelque autre pays, il pourra remettre à la voile pour le lieu où il avoit l'intention de se rendre [même après la Saint-Martin]. Néanmoins, s'il arrivoit que quelque navire eût pris avant le jour de la Saint-Nicolas un chargement complet de bière ou de harengs, le patron pourra faire voile vers le marché pour lequel il est affrété, pourvu qu'il affirme sous serment qu'il n'a à bord aucune autre marchandise que de la bière et du hareng (3).

IX. Vortmer, en scholen nene Schipheren van der Zee de Winterlage gelegen hebben, zegelen mit eren Schepen vor Cathedra Petri; id en were dat welk Schiphere sin Schep lode mit Bere edder mit Heringe, dat mach zegelen to Lichtmissen; vnd wanner de Schipheren so liegenden bliuen, alze vor-

IX. En outre, il est interdit aux patrons de navires qui auront hiverné, de mettre à la voile avant la fête de la Chaire de S. Pierre, à moins que le chargement du navire ne consiste en bière ou en harengs, car dans ce cas le patron pourra partir à la Chandeleur; et lorsque les patrons resteront ainsi dans les ports, le négociant ne sera tenu de

(1) Cette première phrase forme l'art. 1.er du recès de 1417. C'est aussi la seule partie qu'on trouve dans les traductions latines de notre recès, où elle forme l'art. 18 de celles de Werdenhagen, Leibnitz, Lünig et Dumont, et l'art. 20 de celles d'Eccard et de Willebrandt.

(2) On trouvera cet article en termes à peu près identiques dans l'art. 9 du recès de 1447, sauf un léger changement, relatif à l'application de l'amende, dont je parlerai sur cet article. Il forme les n. 49 et 50 du travail du syndic Domann. On peut encore le comparer avec les art. 134, 135, 149, 150 du II.e, et 301, 302, 315 et 334 du III.e de Lubeck, publiés par Brokes.

(3) Cet article est littéralement conforme à l'art. 7 du recès de 1417; il est fondu avec les deux suivans dans les traductions latines, où il forme l'art. 19 des éditions de Werdenhagen, Leibnitz, Lünig et Dumont, et l'art. 25 de celles d'Eccard et de Willebrandt.

screuen ys, so en darff de Copmann nene Vracht utgeuen, efft de Copman vpschepen wil. Jodoch mach men zegelen bynnen Landes mit cleynen Schepen vp dat hogeste van xxiiij Laste, vnd eft jenich Schiphere efte Copman de in der Hense ys hir entegen dede, in welker Stad Hauen de queme, de Schiphere scal sin Schip vnd de Copman schal sin Gud vorboret hebben. Were mer de Schiphere edder de Copman nicht in der Hense, we denne dat Schip vnd Gud kofte, he were Borgere edder Gast, de scholde dat Schip vnd Gud vorboret hebben. Behelde auer de Schiphere dat Schip, so en scholde nemand darna by enem Jare dat Schip schepen.

payer aucun fret, s'il veut décharger ses marchandises. Néanmoins on pourra [pendant ce temps de la mer close] mettre à la voile pour l'intérieur avec de petits bâtimens au plus de vingt-quatre lastes. Si quelque patron ou négociant d'une des villes anséatiques contrevient à ce qui vient d'être dit, quel que soit le port ou ville dans lequel il arrive, le navire et les marchandises seront confisqués. Si le patron ou le négociant n'appartient point à une ville anséatique, nul bourgeois ou étranger domicilié ne pourra acheter son navire et ses marchandises, sous peine de confiscation. Mais si, de cette manière, le patron conserve son navire, nul ne pourra y faire de chargement pendant le délai d'une année (1).

X. Vortmer, wanner jenich Schiphere kumpt in ene Hauene na sunte Mertens Dage, de scal mit sik bringen enen Breff, dar ynne he bewysen schal, vppe wat Tyd he gescheped vnde rede was mit vuller Last to zeghelende.

X. En outre, lorsqu'un patron arrivera dans un port après la Saint-Martin, il devra apporter avec lui une lettre servant à prouver à quelle époque il avoit commencé à charger et se trouvoit prêt à partir avec un chargement complet (2).

XI. Vortmer, is gherameд welkem Schipheren wat inghescheped werd, de schal dat wedder vth antwerden den jennen, de eme dat jngescheped heft edder enen van syner weghen, de dar vor antwerden wil vppe dat id to rechter scheringe kome. Wente werde wat vorloren, dat scholde de Schipper gelden. Hadde ok de Schiphere jenich Gud jnne, dat sik nymand to entoghe, dat schal he deme Rade antwerden losseд edder den Olderluden des Copmans, dar he to kumpt.

XI. En outre, il est ordonné que tout patron à qui il a été confié quelque chose, doit le rendre à celui de qui il l'a reçu, ou à quelqu'un de sa part qui se chargera de le remettre, et de le faire parvenir à sa véritable destination; car si quelque chose venoit à se perdre, le patron devra le rembourser. Si le patron a quelque marchandise à bord que personne ne réclame, il devra la remettre au sénat du lieu de la décharge, ou aux doyens du comptoir du lieu où il arrivera (3).

XII. Vortmer, wor en Schipphere jn der Zee in Nod queme myd Schepe vnd Gude vnde sine Schipmans edder Schepeskindere eme nicht helpen wolden vnd eme entoghen, dat sik de Schiphere beclaghede wor der wel.r in ener Hense-Stad edder in des Copmans Rechte begrepen worde, dar scholde men ene in den

XII. En outre, si un patron se trouvoit en danger en mer avec son navire et ses marchandises, et que ses matelots ou bossemans ne voulussent point l'aider et l'abandonnassent, en sorte que le patron portât plainte, dans le cas où l'un d'entre eux seroit arrêté dans une ville anséatique ou dans l'étendue de la juridiction de quelque comptoir, on

(1) Cet article est littéralement conforme à l'art. 8 du recès de 1417; il est fondu avec le précédent et le suivant dans les traductions latines.

(2) Cet article est littéralement conforme à l'art. 9 du recès de 1417; il est fondu avec les deux précédens dans les traductions latines.

(3) Cet article ne se trouve ni dans le recès de 1417, ni dans les traductions latines; il a été introduit dans les art. 138 du deuxième code et 304 du troisième code de Lubeck par Brokes.

Torne setten vnd ij Mante holden myt Water vnd Brode. Dede he ok dat na der Tijd mer dar he vmme beclaged werde, so scholde me ene iij Mante jn dem Torne holden myd Water vnd Brode vnd gheuen eme denne en Teken an dat Ore, also dat en andere dar en Exempell ane neme zik dar vor tho bewarende.

devra l'enfermer dans la tour et l'y retenir deux mois au pain et à l'eau : si par la suite il se rendoit de nouveau coupable du même délit, on devra le tenir trois mois au pain et à l'eau dans la tour, et lui appliquer en même temps une marque à l'oreille, afin qu'il serve d'exemple aux autres et qu'ils se gardent d'agir de même (1).

XIII. Vortmer, wor eyn Schipman sinem Schipheren entlepe myd siner Hure, dar Claghe vmme scheghe, wor nu den anqueme, den scholde me in den Torne setten, vnd dar ane iij Mante Water vnd Brod eten gheuen vnd dar tho scholde he dem Schipheren zin Gheld wedder gheuen.

XIII. En outre, si un matelot abandonne son patron en emportant ses gages, et qu'une plainte en soit portée, en quelque lieu qu'il soit arrêté, on devra le mettre dans la tour et l'y nourrir pendant trois mois au pain et à l'eau ; il devra, en outre, restituer au patron l'argent qu'il en avoit reçu (2).

RECÈS DE 1434 (3).

I. Vortmer, scholen nene Schipheren van der See de Wynterlage ghelegen hebben, seghelen mit eren Schepen vor Cathedra Petri; id en were dat welk Schiphere sin Schip lôde mit Heringe edder mit Bere; dat mach seghelen to Lichtmissen, vnd waner de Schipheren also lygende blynen, alse vorschreuen is, so darff de Copman nene Vracht vt geuen, efft de Copman vpschepen wil; sodoch mach men seghelen bynnen Landes mit cleynen Schepen, vp dat hogeste van xxiiij Lasten, vnd efft jenich Schiphere edder Copman, de yn der Hense is hir enteghen dede, jn welker Stad Hauen de queme, de Schipher scal syn Schip, vnde de Copman scal sin Gûd vorboret hebben. Were auer de Schiphere edder de Copman nicht jn der Hense, we denne dat Schip edder Gud koffte, he were Borgere edder Gast, de schulde dat Schip vnd Gud vorbored hebben. Behelde auer de Schiphere dat Schip, so en scholde nemand dat Schip darna by eynen Jare schepen.

I. En outre, il est interdit aux patrons de navires qui auront hiverné, de mettre à la voile avant la fête de la Chaire de S. Pierre, à moins que leur chargement ne consiste en harengs ou en bière; car dans ce cas le patron pourra partir à la Chandeleur; et lorsqu'un patron restera ainsi dans un port, le négociant ne sera tenu de donner aucun fret s'il veut décharger sa marchandise. Néanmoins on pourra mettre à la voile pour l'intérieur avec de petits navires de vingt-quatre lastes au plus. Si quelque patron ou négociant d'une des villes anséatiques contrevient à ce qui vient d'être dit, quelle que soit la ville ou le port où il arrive, le navire et les marchandises seront confisqués. Si le patron ou le négociant n'appartient pas à une ville anséatique, celui qui achetera ce navire ou ces marchandises, qu'il soit bourgeois ou étranger, subira la peine de la confiscation, mais lorsque, de cette manière, le patron conservera le navire, nul ne pourra y faire de chargement pendant le délai d'un an (4).

(1) Cet article a le même sens que l'art. 3 du recès de 1417; il est le 21.e dans les traductions latines de Werdenhagen, Leibnitz, Lünig et Dumont, et le 22.e dans celles d'Eccard et de Willebrandt.

(2) Cet article ne se trouve ni dans le recès de 1417, ni dans les traductions latines; il a été introduit dans les art. 127 et 140 du deuxième code et 306 du troisième code de Lubeck publiés par Brokes.

(3) Ce recès a été fait à Lubeck le jour de S. Boniface (5 juin). On voit par le travail du syndic Domann, n. 39, qu'il a été fait un recès de 1430 qui restreignoit la fabrication des navires; mais M. Lappenberg ne m'en a pas envoyé le texte. S'il se retrouvoit, sa place seroit entre le recès précédent et celui-ci.

(4) Cet article reproduit littéralement les art. 8 du recès de 1417 et 9 de celui de 1418.

II. **Item.** Dat een islik Schipher, de een Schip erst vtbringhed, dat sy old edder nige, de schal in Scriffte ouergheuen deme Rade dersuluen Stad, dar he dat Schip vthred edder gekofft heft, ofte van deme Copmane to Brugghe edder in Enghelaud we sine Reeders sind by sinem Eede vnde dar van Bewisinghe van der Stad, edder vnder des Coepmans Ingeseghel nemen, vnde weret dat dar enbouen jenich Schipher bevunden wurde, dat jemand anders hedde Part an sinem Schepe vtgheret, edder [gekofft], dat de Schipher an sin Hogeste ghérichted wurde, vnde so we naqueme bouen de vorscreuen Scriffte, de schal nicht hebben.

II. *Item.* Tout patron qui montera pour la première fois un navire vieux ou neuf, devra déclarer par écrit et sous serment au sénat de la ville dans laquelle il a armé ou acheté ce navire, ou aux chefs du comptoir à Bruges ou en Angleterre, quels sont ses co-intéressés dans la propriété, et se faire délivrer par la ville ou sous le sceau du comptoir acte de cette déclaration. Si, malgré cet acte, il venoit à être prouvé contre le patron qu'un étranger a concouru pour partie à l'armement ou [à l'achat] (1), le patron sera puni de mort; et celui qui réclamera des droits contre la teneur de l'écrit ci-dessus prescrit, sera débouté de sa demande (2).

III. **Item.** Wannere dat jenich Schipher in ienighe Hauene kumpt, dar he sine Reders offte dat meiste Deel vindet, dar schal he en Rekenschop don vor guden erbaren Luden van allen Reisen, de he gedan hefft, vnde schal nicht mechtich sin, dat Schip to vorurachtende buten siner Reders Wetende vnd Willen vnd offt he dat ghedan hedde, so schal de Vorurachtinghe van nener Werde wesen. Vnde were id Sake, dat ienich Schipher hir entieghen dede, de schal stan to des Rades offte Copmans Kennisse, so wes he dar ane gebroken hefft.

III. *Item.* Lorsqu'un patron arrivera dans un port où il trouvera ses armateurs ou la majeure partie d'entre eux, il devra leur rendre compte devant des hommes connus pour leur intégrité, de tous les voyages qu'il a accomplis. Il lui est interdit de fréter le navire à l'insu et contre le gré de ses armateurs; et s'il le fait, l'affrétement sera de nulle valeur. S'il arrivoit que quelque patron contrevînt à cette disposition, il sera traduit devant le sénat ou les chefs du comptoir pour être puni de la contravention dont il se sera rendu coupable (3).

IV. **Item.** Dat nemend schal bodemen, also dat neen Schipher en schal ienich Gheld, Korne, Win, Zolt edder ander Gud vp de Bodeme nemen, dar mede enich Part Schepes offte dat Schip vth to redende; noch ok enich Gud vorkopen, dat he in deme Schepe nicht en hefft. Wert dat jemend darmede bevunden wurde, he sy Schiphere offte Copman, de schal sodane Gheld also vtegheuen vnd entfanghen, offte dar de Vorword up ghemaked sin, to der ghemenen Stede vnde des Copmans Behoeff vorvaren

IV. *Item.* Nul ne devra prêter de l'argent à la grosse sur le corps et quille du navire, et de même nul patron ne devra emprunter à la grosse sur le corps et quille du navire, ni argent, ni blé, ni vin, ni sel, ni aucune autre marchandise, de quelque espèce que ce soit, dans le but d'armer le navire en tout ou en partie; nul ne pourra non plus vendre aucune marchandise qui ne lui appartient pas dans le navire. Si quelqu'un, soit patron, soit négociant, est trouvé agissant de la sorte, l'argent ainsi donné ou livré, ou au sujet duquel on auroit fait des conventions, sera confisqué au profit des villes unies e

(1) Le texte n'a point d'équivalent au mot *achat;* M. de Clercq a pensé qu'il devoit être suppléé.

(2) L'objet de cet article est différent de celui de l'art. 5 du recès de 1412. Il importe peu que le navire soit vieux ou neuf; on veut s'assurer à qui il appartient, afin de prévenir la violation des recès cités à la note 2 de la page 462, qui refusoient aux étrangers la faculté d'être propriétaires ou copropriétaires de navires anséatiques. On le retrouvera littéralement dans l'art. 12 du recès de 1447.

(3) Cet article se retrouve dans l'art. 13 du recès de 1447; il indique une des obligations du patron envers ses armateurs, plus développée dans les recès de 1530, 1572, 1591 et 1614.

wesen vnde we sodane Copmanschop vormeldet, de schal tarnan hebben den dridden Penningk.

V. Item. So schal men in allen Steden, dar men Schepe buwet, alzo vorwaren vnde dar uore wesen, dat ghene Lumbarde, Enghelschen, Vlaminghe, Hollanders, noch andere van buten der Hense, vor ghene nyge Schepe up en setten noch en buwen, vnde weret Sake dat dat dar en vouene scheghe, so schal de Stad jn tein Marken Goldes den ghemenen Steden van der Hense vorvallen wesen.

VI. Item. So ward vor den vorscreuen Sendeboden vortgesettet, so wat Schipher, de en nyge Schip uthbringed, dat he dat to dem mynnesten eyn Jar voren schole, er he dat jemande van buten der Hense schal vorkopen.

du comptoir, et celui qui dénoncera une telle transaction recevra le tiers des sommes confisquées (1).

V. *Item.* On devra, dans toutes les villes où l'on construit des navires, veiller avec soin à ce qu'aucun Lombard, Anglais, Flamand, Hollandais, ni autres gens étrangers à la confédération, n'établissent ni ne construisent de navires neufs; et s'il arrivoit qu'une ville tolérât une contravention à cet égard, elle paiera, au profit de toutes les villes anséatiques, une amende de dix marcs d'or (2).

VI. *Item.* Il a été en outre arrêté, en présence des députés ci-dessus, que tout patron qui sort des chantiers un navire neuf, devra le conduire au moins une année, avant de pouvoir le vendre à une personne étrangère à la confédération (3).

RECÈS DE 1434 (4).

I. Int erste: Allerleie Gud, namliken Korne vnde Solt, dar Schepes-Volkik ere Voringhe mede schepen, dat men dat schal schepen int ghemene, gelijk anderen Gude mangk des Copmans Gud vnde ok dergelijke by der Mate ofte Wichte wedder vth entfanghen na Parte gelijk dem Copmane.

II. Item. Oft des van Noden were, dat de Schipheren in der See ofte anders

I. En premier lieu, toute espèce de marchandises, notamment le blé et le sel, avec lesquels les gens de l'équipage ont l'habitude de composer leurs portées (5), doit être chargée de la même manière et en commun, avec celles du négociant; on doit de même les remettre à chacun proportionnellement, suivant la mesure ou le poids, comme on remet les marchandises au négociant (6).

II. *Item.* Si le patron se trouve dans la nécessité de combattre en mer ou ailleurs,

(1) Cet article a pour objet de reproduire avec plus de développemens la prohibition d'emprunts sur navires, portée par l'art. 4 du recès de 1418.

(2) La mesure prise dans cet article a été reproduite, avec quelques changemens de rédaction, dans les art. 1.er du recès de 1441 et 17 du recès de 1447. Voir la note 2 de la page 462.

(3) Cet article est une conséquence du précédent et a pour objet d'empêcher qu'on n'en élude les dispositions. On le retrouvera dans l'art. 1.er du recès de 1441.

(4) La copie que m'a adressée M. Lappenberg contient le titre suivant : *Infrascripta ordinata sunt in Slus* [Sluys, l'Écluse] *per D.num Henricum Vorrad Burgi magistrum in Dantzick, una cum deputatis mercatorum Brugis existentium.* On peut en conclure que ce fut un réglement spécial pour le commerce en Flandre; mais il a été inséré au protocole de l'assemblée de 1434, et par conséquent il est devenu un recès anséatique, quoique moins général que les autres. Ce recès est du mois d'octobre.

(5) Dans la note 3 de la page 336, je me suis servi indistinctement du mot *portée* et *portages,* pour mieux me faire entendre : mais j'ai pensé que l'expression *portée* devoit être uniquement adoptée dans la traduction des recès; c'est celle que les jurisconsultes français emploient le plus habituellement. Voir Valin, t. I.er, page 462, et Émérigon, t. I.er, page 643. Les Rôles d'Oléron appeloient ce mode de location *maréage.*

(6) Voir ce que j'ai dit sur ce mode de location, t. I.er, page 336, note 3. Les art. 9 du statut de Hambourg de 1276 et 10 de celui de Lubeck de 1299 contenoient quelques règles importantes sur cet objet.

wor vechten mosten, zo schal sin Vollik dar to vorbunden sin deme Schipheren truwelicken helpen to vechtende, vor Schip vnde Gud to beholdende, vnde weret dat yemend dar ouer gewundet ofte geserighed wurde, dat men denne den ofte dee schal wedder laten helen van deme Schepe vnde Gude.

III. Item. Oft enich Schip lak wurde ofte wor an Grund qweme ofte bleue, dar scholen de Schipkindere in geholden wesen van deme Schipheren nicht tho schedende sunder sin Orloff, mer deme Schipheren suluen sin Schip vnde des Copmans Gud helpen berghen vnde bij em bliuen, de wile he en de Kost geuen wil, vnde dar vor schal men en denne gheuen redelik Berghelon na Leghenheid der Sake, vnde der gelijke ere Hure vnde Voringhe alse dat Recht van der See is.

IV. Item. Wellik man sik besledet vor Hure vnde Voringhe to seghelende vnde darup enich Geld entfanghed van deme Schipheren, dat eme de Schipher mid twen Mannen ouertughen mach, de schal vorbunden wesen de Reise mid deme Schipheren to vullenbringhende, vnde schal van deme Schipheren teghen sinen Willen vnde Orloff nicht scheden.

V. Item. So is ordineret, dat alle Schipheren, wanner se ere Vollik huren mid densuluen scholen bescheden, dat se scholen vorbunden wesen ere Schepe to ballastende, wor eme des van Noden vnde Behoeff is vnde dar van schal de Schipher wedder umme sinen Kinderen gheuen, dat en dar vorbored, na Leghenheid der Hauene vnde der Lande, to wetende, dat men en to olden Tijden vor Arbeideslon dar van gegheuen heft.

les gens de l'équipage seront obligés de l'aider fidèlement à combattre, pour défendre le navire et la cargaison; si quelqu'un d'eux est blessé ou éprouve quelque mal à cette occasion, il aura droit d'être guéri aux dépens du navire et de la cargaison (1).

III. *Item*. Si un navire vient à faire eau, à échouer ou à faire naufrage, les matelots seront tenus de ne pas s'éloigner du patron sans sa permission, mais de l'aider à sauver son navire et les marchandises du négociant, et de rester auprès de lui, tant qu'il voudra leur donner la nourriture; et pour leurs soins, ils devront recevoir un juste salaire de sauvetage, suivant les circonstances, ainsi que leurs gages et portées conformément au droit de la mer (2).

IV. *Item*. Lorsqu'un homme se sera engagé à naviguer, moyennant salaire et portée, qu'il aura reçu du patron quelque argent en conséquence, et que tous ces faits seront prouvés par le témoignage de deux hommes, il sera tenu d'accomplir le voyage avec le patron, et ne devra point l'abandonner contre son gré et sans sa permission (3).

V. *Item*. Il est ordonné que tous les matelots, aussitôt qu'ils seront tombés d'accord avec le patron sur le montant de leurs gages, seront tenus de lester le navire ainsi qu'il sera nécessaire et utile, et pour cela le patron devra de son côté leur payer ce qui leur revient, suivant ce qui se pratique dans le port ou le pays, c'est-à-dire, d'après ce qu'on leur a donné de toute ancienneté, à titre de salaire, pour ce travail (4).

(1) La règle qui vouloit que le matelot blessé dans son service fût guéri aux dépens du navire se trouve dans les art. 6 et 7 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant les art. 20 et 21 de la compilation de Wisby.

(2) Cet article contient une règle semblable à celle de l'art. 1.er du recès de 1412.

(3) On trouve dans cet article une règle analogue à celles des art. 4 du recès de 1378 et 13 du recès de 1418, mais ce n'en est pas la copie littérale; notamment il ne reproduit pas la peine de mort.

(4) Les dispositions de cet article et du suivant se trouveront dans les art. 5 du recès de 1442 et 2' de celui de 1530, mais sans identité d'expressions.

VI. Vnde weret dat enich Man hir entegen dede ofte sinen Schipheren hir ane contrarie Wille ofte anders Sinnes vnhorsam were, binnen ofte buten Landes, dat denne de Schipher in de ersten Hanse-Stad, dar he kumpt de schal overgheuen, vnde wor denne in enigher Hanse-Stad beuunden ofte overgheuen wert, dat men den denne schal richten an sin Liff ofte zin Gud, vnde schal nummer geloued werden van ienighem Schipheren van der Hanze meer sin Brod to winnende, na Geleghenheid der Sake vorscreuen, vnde ok in nene Hanse-Stad in tokomenden Tijden vor Borgher werden entfanghen.

VI. *Item.* S'il arrivoit que quelqu'un contrevînt à ce qui vient d'être ordonné, voulût contrarier sur ce point son patron, ou fût autrement désobéissant, soit dans le pays, soit à l'extérieur, le patron devra le livrer à la première ville anséatique où il arrivera; et dans toute ville anséatique où il sera trouvé ou livré, on devra, suivant la gravité des circonstances, le punir corporellement ou dans ses biens, et il ne devra plus lui être permis de jamais gagner son pain avec un patron anséatique : il ne devra plus aussi être reçu à l'avenir bourgeois dans aucune ville anséatique

RECÈS DE 1441 (1).

I. Int'erste : Dat nemand schal Schepe buwen, kopen noch voren in ener Hense-Stadt, he en sij denne Borgher darsulues, offt dat Schip nemande wert vorkopende buten der Hense edder to donde to slitende bij Vorlust vnde Pene iij Mark Goldes vnde bij Vorlust der Hense. He mach id auer wol vorkopen yemende binnen der Hense, de schal dar ok also mede varen, also vore beroreb is.

I. En premier lieu, personne ne doit construire, acheter ni conduire de navires dans une ville anséatique, à moins qu'il ne soit bourgeois de cette ville. Nul ne peut aussi vendre ou louer de navire à une personne étrangère, sous peine de confiscation et d'une amende de trois marcs d'or et d'exclusion de la confédération (2). Mais on peut faire cette vente à quelqu'un qui en fait partie, lequel devra aussi conduire le navire comme il est dit ci-dessus (3).

II. Item. Dat alle Schepeskindere, de vor Hure vnde Voringhe varen vnde in des Schiphern Brode sin, vth deme Schepe nicht voren scholen, id en sij denne mid Orloue des Schiphern oft Sturmans. Vnde oft iemend hir brokaftich ane worde vnde Nacht vth deme Schepe bleue, deme mach de Schipher Orloff gheuen vnd schal sine halue Hure vorloren hebben. Wert ouer dat grot merklich Schade an dem Schepe scheghe, dewile he also buten were, heft he den Schaden nicht to verlegghende, so schal he een Jar sitten in dem Torne vnde men schal eme neen andere Spise den Water vnde

II. *Item.* Tous les matelots qui naviguent moyennant gages et portées, et qui sont nourris par le patron, ne doivent jamais s'éloigner du navire sans la permission du patron ou du contre-maître. Si quelqu'un contrevenoit à cette disposition et passoit la nuit hors du navire, le patron pourra lui donner congé et le priver de la moitié de ses gages. Mais s'il arrivoit que le navire éprouvât un notable dommage pendant qu'un matelot en étoit ainsi dehors, le délinquant, s'il n'a point de quoi réparer le dommage, sera enfermé pendant un an dans la tour, et on ne lui donnera aucune autre nourriture que du pain et de l'eau. Si le navire venoit à périr pendant que ce matelot

(1) Ce recès a été fait à l'assemblée de Lubeck le second dimanche après Pâques.

(2) On trouve ici le même principe que dans les art. 10 du recès de 1412 et 5 du recès de 1434 (5 juin). Voir les notes sur ces articles.

(3) Cette disposition se réfère à ce qui est prescrit par l'article 6 du recès de 1434 (5 juin); mais les mots *comme il est dit ci-dessus* semblent annoncer qu'une disposition semblable se trouvoit dans le recès de 1441. Je l'ignore, l'extrait que M. Lappenberg m'a envoyé ne la contenant pas.

Brod gheuen. Wert auer dat dat Schip vorghinghe, de wile he, alse vorberort is, buten Schepes were unde iemendes dod bleue in dem Schepe, so schal he sines Halses bestanden sin.

étoit dehors, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, et qu'à cette occasion quelqu'un perdît la vie, il sera puni de mort (1).

III. Vortmer, want de Schipkindere erem Schipheren sere unhorsam daghlikes ghevunden werden, dar bij des Copmans Gud groten Schaden gheleden heft unde vurder schedelik wesen muchte in tokomenden Tijden, worde dar up nene vorsuncheid ghehad, daromme hebben de ghemenen Hensestede ghesat unde gheordineret, so wanner de Schipheren Claghe doen ouer ere Sturmans, Schipmans unde Bosmans van enigher Unhorsamcheid, darup schal de Stad offt de Copman, dar de Klaghe geschen, Undersokinghe unde Underwisinghe nemen van anderen Schipheren, Schipmans und Bosmans ofte Kopluden, de darnan weten to segghende, unde oft des Noed were to eydende; unde worde denne de Sturman, Schipkindere in Unrecht ghevunden, so schal men se straffen na Leghenheid der Sake, dat sick een an en moghe speghelen unde wachte desghelikes to donde. Unde oft de Schipher sine Kindere dede lopen vor dat Recht unde darumme de Schipkindere Kost mosten don, unde bevunden worde dat densuluen Schipkinderen to kort scheghe, so scholen de Schiphern den Schipkinderen redelike Kost darumme ghedan wedderrichten, na Kennisse der ghennen, dar ere Klaghe vor scheen.

III. En outre, comme les matelots sont journellement trouvés désobéissans envers leur patron, ce qui a causé de grands dommages aux marchandises des négocians, et pourroit à l'avenir leur être préjudiciable, s'il n'étoit pris aucune mesure à cet égard; à ces causes, les villes réunies ont arrêté et ordonné que, lorsque les patrons porteront plainte contre leurs contre-maîtres, matelots et bossemans, à raison de quelque acte de désobéissance, la ville ou le comptoir anséatique où la plainte aura été formée, devra faire à ce sujet une enquête et instruction, dans laquelle seront entendus les patrons, matelots et bossemans, en état de rendre compte de ce qui s'est passé, et, au besoin, d'en déposer sous serment : le contre-maître, les matelots, qui seront trouvés en faute, devront être punis suivant les circonstances, afin qu'ils servent d'exemple pour les autres, et que l'on se garde d'en agir de même (2).

Si un patron citoit ses matelots devant la justice, où ceux-ci seroient obligés de faire des frais, et qu'il fût jugé qu'il a eu tort à leur égard, il devra leur restituer la nourriture qu'ils auront dépensée à cette occasion, suivant l'appréciation équitable des autorités auxquelles la plainte aura été portée (3).

RECÈS DE 1442 (4).

I. Int erste : He de Rades Sendeboden gesloten, ordirenen unde willen gheholden hebben den Artikel van der Segellacie int Jar MCCCXVIII uppe sunte Johannis Baptisten

I. En premier lieu, les envoyés des sénats arrêtent, ordonnent et veulent que l'on observe l'article sur la mise en mer, rédigé par les villes anséatiques allemandes en

(1) On retrouvera les mêmes règles dans les recès de 1572, 1591 et 1614. Sartorius, t. II, page 714, note 51, dit qu'il existoit une semblable disposition dans un recès de 1554, dont M. Lappenberg ne m'a pas envoyé copie.

(2) On trouvera les mêmes dispositions analogues, mais non identiques, dans les recès suivans.

(3) Cette disposition ne se retrouve plus dans les recès suivans, sans doute parce qu'elle est de droit commun.

(4) Ce recès a été fait à Stralsund le jour de la Pentecôte.



Dagh, vnde MCCCCXXXIV, Bonifacii bi den gemenen Steden van den Dudeschen der Hense ghemaket, so dat neen Schipher mit gheladen noch ballasten Schepen segelen schal na Sunte Mertens-Daghe vth der hauene dar he denne inne is. Alse men dat ok darliken vindet in den Recessen vorgescreuen.

l'année 1418 (1), le jour de Saint-Jean-Baptiste, et en l'année 1434, le jour de Saint-Boniface (2); de sorte que nul patron ne devra, après le jour de la Saint-Martin, partir du port où il se trouvera alors, ainsi que cela se trouve expliqué dans les recès ci-dessus cités (3).

V. De Schepeskindere scholen suluen elk sinem Schipheren sin Schip ballasten vnde mit erem egenem Boten de Ballast vůren vnde dar vore scholen de Schipheren wedder vmme eren Schipkinderen gheuen vor elke Last Ballastes so mennige se em in sin Schip bringen iiij Groten vlamisch vnde dar bouen schal de Schipher betalen sooan^ Enghelschen, alse he schuldich is den Ballastes van elkem Bote to gheuen.

V (4). Les matelots devront eux-mêmes lester le navire de leurs patrons, et transporter le lest avec leurs propres canots, et pour cela les patrons devront à leur tour payer aux matelots, par chaque laste de lest qu'ils apporteront dans le navire, quatre gros flamands, et, en outre, ils devront payer en deniers anglais la valeur du lest que chaque canot apportera (5).

RECÈS DE 1447 (6).

I. Item. Were, dat God vorbede, en Schip in der Zee brohaftich worde, dar schullen Schipmans vnd Boesmans, jnne vorbunden sin dem Copman sin Gud helpen to bergende to den alder besten dat se kunnen vnd mogen; vnd dar van schal men en geuen redelike Arbeides-Lon. Dat is to to vorstande, wor se mit den Schipheren vnde Copluden nicht ouer en dregen en konden, in de erste Henze-Stad dar se denne komen ofte vor de Olderlude des Copmans,

I. *Item.* S'il arrivoit, ce qu'à Dieu ne plaise, qu'un navire fit naufrage en mer, les matelots et bossemans seront tenus d'aider le négociant à sauver sa marchandise le mieux qu'ils pourront et qu'ils en seront capables; et pour cela, on devra leur donner un salaire équitable; c'est-à-dire que s'ils ne peuvent tomber d'accord avec le patron ou avec les négocians, le différend devra être vidé dans la première ville anséatique où ils arriveront, ou devant les doyens d'un comptoir, et l'on donnera à chacun suivant ce

(1) Le texte porte 1318, date évidemment erronée. Il ne paroît pas qu'il y ait eu cette année un recès le jour de la S. Jean-Baptiste; mais précisément le recès de 1418, que j'ai publié pages 466 et suivantes, porte cette date, et dans l'article 8 contient la disposition indiquée.

(2) C'est l'art. 1.er du recès de 1434 (5 juin), rapporté pages 471 et suivantes.

(3) Après cet article, la copie que m'a transmise M. Lappenberg annonce que trois articles confirmoient, 1.° l'art. 4 du recès de 1418 et l'art. 4 du recès de 1434 (5 juin), relatifs à la prohibition du prêt à la grosse sur le corps du navire (bomerie); 2.° l'art. 5 du recès de 1434 (5 juin), relatif à la prohibition, pour ceux qui ne font pas partie de la ligue, de construire des navires, les art. 8 du recès de 1412 et 5 de celui de 1418, relatifs à la surcharge des navires. Je n'ai pas cru devoir reproduire ces textes, ignorant si le recès de 1442 les contient littéralement, ou s'il se borne à les confirmer, comme il l'a fait dans l'art. 1.er pour les recès relatifs à la navigation d'hiver.

(4) La note ci-dessus explique pourquoi cet article porte le n. 5.

(5) Cet article reproduit le sens de l'art. 5 du recès de 1434 (octobre).

(6) Ce recès a été fait à Lubeck le jour de l'Ascension. Il est un des plus remarquables en ce qu'on y voit la tendance à former une législation maritime complète. On sentoit, comme le remarque Sartorius, t. III, page 503, la nécessité de maintenir les anciens statuts autant que les circonstances pouvoient le permettre, de les modifier et d'omettre ceux qui étoient frappés de désuétude par l'effet des changemens survenus dans les affaires publiques.

ſchal men ſe denne ſcheden vnd geuen euen iſliken na dem dat he mach vordenet hebben, by Vorſtande van den Schipheren vnd Copluden, de dar denne by geweſen ſin, vnd we nicht en arbeidet, de ſchal nicht hebben. Were ok dat dar we ſchipbrokich worde in der dudeſchen Syden, dar andere Lude hulpen to berghen, de ſik dar vmme nicht vordraghen konden vmme dat Arbeydes-Lon, dat ſchal ſtan to dem ſegghende der neghesten Henſe-Stad effte to dem Copmanne.

II. Item. Wert ok Sake dat jenich Schipman efte Boesman deme Copmane ſin Gud nicht en wolden helpen bergen, alſe vele alſe ſe konde vnd mochte, alſe hir vorſcreuen is, wanner dat ſik Schipheren ofte Coplude dar van beclageden vor jeniger Stad van der Henſe ofte Olderluden des Copmans, dar ſe erſt to quemen alſe vorſcreuen is, dat ſchal de Stad ofte Olderlude des Copmans richten by Vorſtant der Schipheren ofte Coplude, de dar by geweſen ſin, alſe vorſcreuen is, alſe dat en ander darby en Exempel moge nemen by des Copmans Gude ſo to bearbeydende vnd to vorwarende alſe ſik dat geboren ſchal.

III. Item. Wat Schipher de Korn in nement, de ſchal dar ynne vorbunden ſin ſo mit ſinen Schipmans vnd Boesmans to ouerdregende vnd ſe dar jnne hebben, dat ſe dat vorkoelen alſe dicke alſe des Noed is. Wůr dar Vorſumeniſſe to queme, dar ſchal de Schiphere vor antwerden. Alſe mannich Werue, alſe dat Korn vorkólet wert, ſo ſchal de Copman den Schipmanen vnd Boesmanen geuen vor jewelke Laſt ander halven Grote vlameſch.

IV. Item. In allen Hauenen dar Schepe geladen werden, ſchal de Stad dar vorwaren laten vnd des gelijkes de Older-

qu'il paroîtra avoir mérité, après avoir entendu le patron et les négocians qui y étoient présens : quiconque n'aura pas travaillé n'aura rien.

Si quelqu'un venoit à faire naufrage dans les parages allemands, où d'autres que les gens de l'équipage aidassent au sauvetage et qu'ils ne pussent s'accorder au sujet du salaire, la contestation sera soumise au jugement de la ville anséatique ou du comptoir le plus voisin (1).

II. S'il arrivoit aussi que quelque matelot ou bosseman ne voulût pas faire tout ce dont il est capable pour aider un marchand à sauver ses marchandises, comme il vient d'être prescrit, dès que les patrons ou les marchands porteront à ce sujet leur plainte devant les magistrats d'une ville anséatique ou devant les doyens d'un comptoir du premier lieu où ils aborderont, comme il est écrit ci-dessus, il y sera statué par les magistrats de la ville ou par les doyens du comptoir d'après la déclaration des patrons ou des négocians qui ont été témoins de l'événement, afin que la décision qui sera prise puisse servir d'exemple aux autres et leur apprendre qu'ils sont obligés de travailler à sauver les marchandises des marchands ainsi qu'il conviendra (2).

III. *Item.* Le patron qui charge du blé, sera tenu de faire un accord avec ses matelots et bossemans pour qu'ils remuent ce blé aussi souvent qu'il sera nécessaire et d'en assurer l'exécution dans son navire. S'il y avoit de la négligence à cet égard, le patron en répondra. Chaque fois que le blé sera remué, le patron devra donner aux matelots ou bossemans deux gros et demi flamands par chaque laste (3).

IV. *Item.* Dans toutes les villes où l'on charge les navires, la ville devra faire veiller à ce qu'ils ne soient pas trop chargés, quelle que

(1) Cet article est une copie littérale des art. 1 du recès de 1412, 2 de celui de 1417, 2 de celui de 1418, et 3 de celui de 1434 (octobre).

(2) Cet article est une copie littérale de l'art. 2 du recès de 1412. Voir la note 2 de la page 459.

(3) Cet article est une copie littérale des art. 3 du recès de 1412, 4 du recès de 1417 et 3 de celui de 1418. Voir les notes qui s'y réfèrent.

man des Copmans dar des behuff is, dat de to depe nicht geladen werden, se sin clene eder grot; konde men dar enbouen jenigen Schipheren bewisen, dat he sin Schip vorladen hebde vnd dar aff Schade queme, den Schaden scholde de Schiphere allene betalen. Worde ok en Schip vorladen vnd doch wol ouer See queme sunder Schaden, van also vele Last, alse men bekennen mochte, dar he vorladen were, scholde he van jewelker Last geuen der Stad van der Henze ofte den Olderluden des Copmans dar he to queme, alse vele Vracht, alse he dar mede vorbenet hebde.

soit leur grandeur, et la même obligation est imposée aux doyens du comptoir où cela est nécessaire. Si l'on pouvoit convaincre quelque patron d'avoir surchargé son navire, et s'il en étoit résulté du dommage, le patron sera tenu de le réparer à ses frais personnels. De même, si un navire avoit été surchargé et que néanmoins il accomplît sa traversée sans dommage, le patron devra payer à la ville anséatique ou aux doyens du comptoir dans le lieu où il arrivera, une somme équivalente au fret qu'il aura gagné, par chaque laste qu'il pourra être convaincu d'avoir surchargé (1).

V. Item. Oft Zeerouers jenich Gud nemen vnd en dat weder genomen worde, is geramet, dat de jenne, de en dat weder nemen vnd de jenne de de Koste stunden, de Helfte dar van hebben vnd beholden mogen vnd de Helfte den beschedigeden weder geuen. Weren auer Vrede-Schepe in der See van der gemenen Stede wegen, de dat den Roueren weder nemen, de scholden dat deme Copmanne weder geuen. Ok vor welker Hauene, dat men Zeerouere eruart, dar schullen de negesten Stede volgen vnd de vorstoren, vnd bringen dat vppe de negesten Dachvart de Koste vnd Theringe schullen en de menen Hense-Stede weder geuen.

V. Lorsque des pirates auront pris des marchandises, si elles leur sont reprises, ceux qui seront parvenus à les reprendre et ceux qui auront fait des frais pour y parvenir, auront droit de conserver la moitié de ces objets et marchandises, et devront restituer l'autre moitié aux intéressés. Mais, s'il se trouvoit en mer des navires de guerre armés par les villes alliées qui reprissent aux pirates des objets dont ils se sont emparés, ces navires devroient en restituer la totalité aux propriétaires. De même, les villes les plus voisines devront envoyer leurs navires devant tout port où l'on signalera des pirates, pour les détruire, et il en sera rendu compte à la plus prochaine assemblée de la diète; les villes anséatiques réunies devront leur rembourser les frais et les vivres (2).

VI. Vortmer, sint de Stede ens geworden to holdende den Artikel also jn den olden Recessen gescreuen is, also dat nen Schiphere mit geladen Schepen noch mit Ballasten seghelen scal, na sunte Mertins-Daghe vt der Hauen, dar he denne vs. Id en were, dat he vt geseghelt were van dar, dar he geladen were vnd queme wor jn Norweghen edder in andere Hauene, so mach he vort seghelen, dar henne he Willen hadde to seghelnde. Were auer dat welk Schip geladen were vor sunte Nicolaus-Dage mit Bere edder mit Heringe mit vuller Last, so

VI. En outre, les villes sont convenues d'observer l'article suivant, tel qu'il est écrit dans les anciens recès, à savoir que nul patron ne devra partir du port où il se trouve avec des bâtimens chargés ou sur lest, après le jour de la Saint-Martin; à moins que, n'étant déjà parti précédemment du lieu où il avait chargé, il n'ait touché en Norvége ou dans d'autres ports; alors il pourra remettre à la voile pour le lieu où il avoit l'intention d'aller. S'il arrivoit que quelque navire eût pris avant le jour de la Saint-Nicolas un chargement complet en bière ou en harengs, le patron pourra faire voile vers le marché pour lequel il est frété, pourvu qu'il affirme sous serment qu'il n'a

(1) Cet article est une copie littérale des art. 8 du recès de 1412, 5 de celui de 1417, et 5 de celui de 1418. Voir la note 3 de la page 461.

(2) Cet article est une copie littérale des art. 9 du recès de 1412, 6 de celui de 1417, et 6 de celui de 1418. Voir la note 1 de la page 462.

mach de Schiphere seghelen in den Market, dar henne he gewonen is, wo he dat mit sinem Rechte beholde, dat he anders nene Kopenscop ynne hebbe den Ber vnd Hering.

à bord aucune autre marchandise que de la bière et des harengs (1).

VII. Vortmer, scholen nene Schipheren van der See de Wynterlage ghelegen hebben, seghelen mit eren Schepen vor Cathedra Petri; id en were dat welk Schiphere sin Schip lôde mit Heringe edder mit Bere; dat mach seghelen to Lichtmissen, vnd waner de Schipheren also lygende blyuen, alse vorschreuen is, so darff de Copman nene Vracht vt geuen, efft de Copman vp schepen wil. Sodoch mach men seghelen bynnen Landes mit cleynen Schepen, vp dat hogeste van xxiiij Lasten, vnd efft jenich Schiphere edder Copman, de yn der Hense is hir enteghen dede, in welker Stad Hauen de queme, de Schipher scal syn Schip, vnde de Copman scal sin Gûd vorboret hebben. Were auer de Schiphere edder de Copman nicht jn der Hense, we denne dat Schip edder Gud koffte, he were Borgere edder Gast, de schulde dat Schip vnd Gud vorbored hebben. Behelde auer de Schiphere dat Schip, so en scholde nemand dat Schip dar na by eynen Jare schepen.

VII. En outre, il est interdit aux patrons de navires qui auront hiverné, de mettre à la voile avant la fête de la Chaire de S. Pierre, à moins que le chargement du navire ne consiste en harengs ou en bière; dans ce cas le patron pourra partir à la Chandeleur; et lorsque les patrons resteront ainsi dans les ports, comme il est écrit ci-dessus, le négociant ne sera tenu de donner aucun fret, s'il veut décharger ses marchandises. Néanmoins on pourra mettre à la voile pour l'intérieur avec de petits navires de vingt-quatre lastes au plus; si quelque patron ou négociant contrevient à ce qui vient d'être dit, quelle que soit la ville ou le port dans lequel il arrive, le navire et la marchandise seront confisqués. Si le patron ou le négociant n'étoit point anséatique, celui qui aura acheté le navire ou les marchandises, qu'il soit bourgeois ou étranger, subira la peine de confiscation du bâtiment et des marchandises. Mais si, par ce moyen, le patron conservoit son navire, nul ne pourra y faire de chargement pendant le délai d'un an (2).

VIII. Vortmer, wanner jenich Schiphere kumpt in ene Hauen na sunte Mertens-Daghe, de schal mit sick bringhen enen Breff, dar jnne he bewisen schal, vppe wad Tijd he geschepet vnd rede was mit vuller Last to seghelende. Vnde wor en Schipher van Windes vnd Weders Noden na sunte Mertens-Daghe in ener Hauene blifft ligghende, wil denne de Coepman sin Gud vpschepen, dat mach he don vnde wedder inschepen uppe desulue Vracht. Wil he auer eme so danne Gud nicht wedder jnschepen, so schal he deme Schiphern geuen sine halue Vracht, so he des mid eme eens is gheworden.

VIII. Lorsqu'un patron arrivera dans un port après la Saint-Martin, il devra apporter avec lui une lettre servant à prouver à quelle époque il a chargé et étoit prêt à partir avec son chargement complet (3).

Lorsque la nécessité de vent et de temps forcera un patron à rester dans un port après la Saint-Martin, si le négociant veut mettre à terre ses marchandises, il en aura le droit, et pourra les rembarquer au même fret. Mais, s'il ne veut point rembarquer ses marchandises, il devra payer au patron la moitié du fret convenu (4).

(1) Cet article reproduit les art. 7 du recès de 1417, et 8 de celui de 1418.
(2) Cet article reproduit les art. 8 du recès de 1417, et 9 de celui de 1418.
(3) Cette partie de l'article est une copie littérale des art. 9 du recès de 1417, et 10 de celui de 1418.
(4) La fin de cet article est une addition aux recès cités dans la note précédente et prévoit un cas différent de l'art. 7. Cet article suppose que le patron n'est pas parti, et alors le chargeur peut retirer ses marchandises; ici l'on suppose que le navire a déjà fait une portion de son voyage.

IX. **Item.** En schal nemend gheroued edder sedriftich Gud kopen, bi Lyue vnd Gude; vnde de dat kofften, de schal men richten in ere Hoghesste vnde dat Gud schal voruallen den ghemenen Steden. Kofte he ok dat Gud vnwetene, so is dat Gud allene voruallen, men he schal de Vnwetenheid warmaken sulff dridde bij Eden.

IX. *Item.* Nul ne devra acheter des marchandises pillées ou rejetées par la mer, sous des peines corporelles et pécuniaires; celui qui en achetera devra être condamné à mort, et les marchandises seront confisquées au profit des villes unies (1). Si quelqu'un achetoit ces marchandises de bonne foi, ignorant leur origine, les marchandises seules seront confisquées, mais l'acheteur devra prouver sa bonne foi par son serment et celui de deux autres personnes (2).

X. **Item.** Hebben de Stede vorrамed dat welkem Schipheren wad jnghescheped werd, de schal dat wedder vth antwerden den jennen, de eme dat jngescheped heft edder enen van syner weghen, de dar he vor antwerden wil vppe dat id tho rechter Scheringe kome. Wente werde wat vorloren, dat scholde de Schipper gelden. Hadde ok de Schiphere jenich Gud jnne dat sik nymand to entoghe, dat schal he deme Rade antwerden [dar he] lossed edder den Olderluden dar he to kumpt.

X. *Item.* Les villes ont ordonné que tout patron à qui il a été confié quelques objets, sera tenu de les rendre à celui de qui il les aura reçus ou à quelqu'un de sa part, qui se chargera de les lui remettre, afin que ces objets parviennent à leur véritable destination; car si quelque chose venoit à se perdre, le patron devra le rembourser. Si le patron avoit à bord quelque marchandise que personne ne réclamât, il devra la remettre soit au sénat du lieu de sa décharge, soit aux doyens du comptoir du lieu où il arrivera (3).

XI. **Item.** Wor en Schipher in der Zee in Nod queme myd Schepe vnd Gude vnde sine Schipmans edder Schepeskindere eme nicht helpen wolden vnd eme entoghen, dat sik de Schiphere beclaghede, wor der welk in ener Hense-Stad edder in des Copmans Rechte begrepen worde, dar scholdemen ene in den Torne setten vnd ij Mante holden myt Water vnd Brode. Dede he ok dat na der Tijd mer dar he vmme beclaged werde, so scholdeme ene iij Mante jn dem Torne holden myd Water vnd Brode vnd gheuen eme denne en Teken an dat Ore, alsо dat en andere dar en Exempell ane neme zik dar vor tho bewarende.

XI. *Item.* Si un patron se trouvoit en danger en mer avec son navire et ses marchandises, et que ses matelots et bossemans ne voulussent point l'aider et l'abandonnassent, il pourra porter plainte contre eux; si quelqu'un de ces hommes est arrêté dans une ville anséatique ou dans l'étendue de la juridiction de quelque comptoir, on devra l'enfermer dans la tour et l'y retenir deux mois au pain et à l'eau. Si par suite il se rendoit de nouveau coupable du même délit, on devra l'enfermer dans la tour trois mois au pain et à l'eau, et lui imprimer une marque à l'oreille, afin qu'il serve d'exemple aux autres et qu'ils se gardent d'agir ainsi (4).

XII. **Item.** Dat een islik Schipher, de een Schip erst vtbringhed, dat sy old edder nige, de schal in Scrifte ouer gheuen deme Rade dersuluen Stad, dar he dat Schip

XII. *Item.* Tout patron qui monte le premier un navire, vieux ou neuf, devra déclarer, par écrit et sous serment, au sénat de la ville dans laquelle il aura armé ou acheté

(1) A moins qu'il n'y ait dans le texte quelque omission, ce dont il m'est impossible de m'assurer, il présente une différence assez remarquable avec l'art. 7 du recès de 1418 dont il est la copie. Dans cet article, la confiscation est attribuée pour moitié à la ville ou comptoir où le jugement aura été rendu, et pour moitié au trésor de la ligue.

(2) Cet article est conforme à l'art. 7 du recès de 1418, sauf ce qui est dit dans la note précédente.

(3) Cet article présente une copie littérale de l'art. 11 du recès de 1418.

(4) Cet article présente une copie littérale de l'art. 12 du recès de 1418.

vthred edder gekofft heft, ofte van deme Copmane to Brugghe edder in Enghelande we sine Reeders sind by sinem Eede vnde dar van Bewisinghe van der Stad, edder vnder des Coepmans Ingeseghel nemen, vnde weret dat dar enbouen jenich Schipher bevunden wurde, dat jemand anders hedde Part an sinem Schepe vtgheret, edder [gekofft] dat de Schipher an sin Hogeste ghericht wurde, vnde so we naqueme bouen de vorscreuen Scrifte de schal nicht hebben.

ce navire, ou aux chefs du comptoir à Bruges, ou en Angleterre, quels sont les intéressés dans la propriété, et se faire délivrer par la ville ou sous le sceau du comptoir acte de cette déclaration. Si, malgré cet acte, il venoit à être prouvé contre le patron qu'un étranger a concouru en partie à l'armement ou [à l'achat] du navire, le patron sera puni de mort, et celui qui réclamera des droits contre la teneur de l'écrit ci-dessus ordonné, sera débouté de sa demande (1).

XIII. Item. Wannere dat jenich Schipher in ienighe Hauene kumpt, dar he sine Reders offte dat meiste Deel vindet, dar schal he en Rekenschop don vor guden erbaren Luden van allen Reisen, de he gedan hefft, vnde schal nicht mechtich sin, dat Schip to vorurachtende buten siner Reders Wetende vnd Willen vnd offt he dat ghedan hedde, so schal de Vorurachtinghe van nener Werde wesen. Vnde were id Sake, dat ienich Schipher hir entieghen dede, de schal stan to des Rades offte Copmans Kennisse, so wes he dar ane gebroken hefft.

XIII. *Item*. Lorsqu'un patron arrivera dans un port où seront ses armateurs ou la majeure partie d'entre eux, il devra leur rendre compte devant des hommes connus par leur intégrité, de tous les voyages qu'il a accomplis : il lui est interdit de fréter le navire à l'insu et contre le gré de ses armateurs; et s'il avoit agi ainsi, l'affrétement sera de nulle valeur. S'il arrivoit que quelque patron contrevînt à cette disposition, il sera traduit devant le sénat ou les chefs du comptoir, pour être puni de la contravention dont il se sera rendu coupable (2).

XIV. Item. Dat nemend schal bodemen, also dat neen Schipher en schal ienich Gheld, Korne, Win, Zolt edder ander Gud vp de Bodeme nemen, dar mede enich Part Schepes offte dat Schip vth to redende. Noch of enich Gud vorkopen, dat he in deme Schepe nicht en hefft. Wert dat jemend darmede bevunden wurde, he sy Schiphere offte Copman, de schal sodane Gheld also vtegheuen vnd entfanghen, offte dar de Vorword vp ghemaked sin, to der ghemenen Stede vnde des Copmans Behoeff vorvaren wesen vnde we sodane Copmanschop vormeldet, de schal daruan hebben den dridden Penningk.

XIV. *Item*. Nul ne devra prêter de l'argent à la grosse sur le corps et quille du navire, et de même nul patron ne devra emprunter à la grosse sur le corps et quille du navire, ni argent, ni blé, ni vin, ni sel, ni aucune autre marchandise, dans le but d'armer le navire en tout ou en partie (3); nul ne pourra non plus vendre aucune marchandise qui ne lui appartient pas dans le navire. S'il arrivoit que quelqu'un, soit patron, soit négociant, fût trouvé agissant de la sorte, l'argent ainsi donné et reçu, ou au sujet duquel il aura été fait des conventions, sera confisqué au profit des villes unies et du comptoir, et celui qui dénoncera une telle transaction, recevra le tiers des sommes confisquées.

XV. Item. Schal nemend van der Henße ienich Gud laden, noch beurachten in andersweme, men allene in de Schiphern,

XV. *Item*. Aucun anséatique ne devra confier des marchandises, ni affréter des navires, si ce n'est à des patrons anséatiques,

(1) Cet article présente une copie de l'art. 3 du recès de 1434 (5 juin). Voir la note 1 de la page 472.
(2) Cet article et le suivant présentent une copie littérale des art. 3 et 4 du recès de 1434 (5 juin).
(3) Sartorius, t. II, page 711, note 44, dit que cet article interdisoit aussi les emprunts sur le fret.

de in de Henße behoren, uppe de Bote van twen Marken Goldes to vorborende.

sous peine d'une amende de deux marcs d'or (1).

XVI. Item. En schal neen Schipher van der Henße Gud uppe den Querloep noch in der Koyuten voren. Ok so schal en islik Schipher de en Schip hefft van hundert Lasten in demseluen Schepe hebben vnd voren xx Manne Harnsch uppe de Bote van ener Mark Goldes, so vakene alse he ghebreklik hir jnne wert beuunden, vnde wat Schip merer offte mynner is, schal dergheliken na Antale voren, darna dat id grot is offte kleine, vnde dat schal ellike Henße-Stad vorwaren, vnde ok de Copman in Vlanderen vnd Engheland de wannere dar Schepe inkomen enen itliken Schiphern bi sinem Ede to vorhorende.

XVI. *Item.* Aucun patron anséatique ne devra charger des marchandises sur le tillac ou dans la chambre (2). De même tout patron qui a un navire de cent lastes devra avoir et embarquer dans ce navire vingt cuirasses d'hommes, sous peine d'un marc d'or chaque fois qu'il sera trouvé en contravention; et tout navire, plus grand ou plus petit, devra en avoir un nombre proportionnel à bord, eu égard à sa capacité. Chaque ville anséatique, ainsi que les chefs des comptoirs en Flandre et en Angleterre, devront veiller à l'exécution de cette mesure; et lorsque des navires y arriveront, les patrons devront être interrogés sous serment (3).

XVII. Item. Dat nemand schal Schepe buwen, kopen noch voren in ener Hense-Stad, he en sij denne Borgher darsulues, offte Vndersate des Heren, offt dat Schip nemande wert vorkopende buten der Hense edder to donde to slitende bij Vorlust vnde Pene iij Mark Goldes vnde bij Vorlust der Hense. He mach id auer wol vorkopen yemende binnen der Hense, de schal dar ok alsо mede varen, alse vore beroreb is.

XVII. *Item.* Personne ne doit construire, acheter ni conduire de navires dans une ville anséatique, à moins qu'il ne soit bourgeois de la ville ou préposé du patron. Nul ne peut aussi vendre ou louer de navire à une personne étrangère à la confédération, sous peine de confiscation et d'une amende de trois marcs d'or, et de perdre les droits anséatiques. Mais on peut faire cette vente à quelqu'un qui fait partie de la confédération, lequel devra conduire le navire comme il a été dit ci-dessus (4).

(1) Cette disposition, développée dans les art. 141 du II.e code et 307 du III.e code de Lubeck, publiés par Brokes, a été recueillie dans le travail du syndic Domann, n. 72. On voit aussi, par le n. 73, qu'un recès de 1425, dont M. Lappenberg ne m'a point envoyé copie, contenoit une mesure analogue, mais spéciale, pour interdire de confier des marchandises destinées au commerce de Livonie, à des patrons belges. « Nec imprimis Belgico nauclero versùs Livoniam concredantur sub certo pretio merces, sub pœna « confiscationis bonorum quæ ipsi fuerunt imposita. » Il paroît, d'après un recès de 1387, que le même syndic rappelle sous le n. 74, que les haines qui motivèrent cette mesure étoient anciennes. Je ne veux point quitter ce qui concerne le recès de 1425, analysé par Domann, sans faire remarquer l'expression *concredantur sub certo pretio*, que notre article répète. Elle n'a pas pour objet de désigner simplement des conventions d'affrétement, puisque précisément elle les prohibe aussi spécialement; mais elle s'entend d'une espèce de négociation connue des Romains sous le nom *æstimatoria*, ainsi qu'on le voit dans le Digeste, livre XIX, titre III, *De æstimatoria*, par laquelle des marchandises étoient livrées moyennant un certain prix à une personne chargée de les revendre pour partager ensuite le profit de la revente. Cette négociation, très-usitée dans la Méditerranée, ainsi qu'on l'a vu par les chap. 210 et suiv. [CLXV de mon édition] du Consulat, n'étoit pas inconnue dans le Nord, comme le prouvent les titres de droit maritime des codes inédits de Berghen et de Drontheim en Norvége.

(2) Le chap. 186 [CXLI] du Consulat contient la même disposition, mais il est douteux que ce soit un emprunt. Voir cependant la note 1 de la page 487 et la note 1 de la page 488.

(3) On ne retrouve plus cette disposition dans les recès suivans. Elle étoit fréquente dans les lois de la Méditerranée. Voir le Consulat, chap. 178 [CXXXIII]. L'art. 8 d'une ordonnance de Jacques I.er de 1258 prescrivoit une semblable mesure.

(4) Cet article reproduit l'art. 1.er du recès de 1441, avec la seule addition des mots *ou préposé du patron*, après *bourgeois de la ville*.

XVIII. **Item.** Want in Tiiden vakene geschen is, dat Schiphern van der Henße in ene Vlote ostwart offte westwart to seghelende to samende vorbunden weren by Eden, Eren vnde Truwen to samende to bliuende, alse dat ghewontlik is, dar doch Ghebrek, jnne wert beuùnden, to nicht weinich Schaden, Hindere vnde Achterdeele des Coepmans vnde anderer Schiphern van der Henße, hirumme hebben de ghemeuen Stede eendrechtliken ghesloten, dat so wannere jenighe Schipheren, he sy Ammiral ofte nicht, mid twen offte dren Schiphern edder Coepluden ouertughed werd, dat he mid Vorsate van welliker Vlote, dar he mede vorbunden, seghelde, vnd ene kendlik Noed van Storme vnd Vnwedere ene dar to nicht en brachten, de schal vorboren ene Mark Goldes, vnde dar to een Jarlangk der Vrigheid der Henße enberen vnde nicht gebruken.

XVIII. *Item.* Comme il est souvent arrivé que des patrons anséatiques, faisant voile de conserve vers l'est ou l'ouest, s'étoient obligés par serment, sur leur honneur et leur foi, à rester ensemble, ainsi que cela est d'usage, et que néanmoins ces obligations ont été violées au grand dommage du commerce et des autres patrons anséatiques; pour apporter remède à ce désordre, les villes unies ont arrêté que toutes les fois qu'un patron, qu'il soit ou non chef de conserve, sera convaincu, par le témoignage de deux ou trois patrons ou négocians, de s'être à dessein séparé d'un convoi avec lequel il s'étoit obligé de naviguer et sans qu'il y fût forcé par une force majeure notoire, tempête ou gros temps, il paiera une amende d'un marc d'or, et sera en outre privé pendant un an des priviléges anséatiques (1).

XIX. **Item.** Schal nemend Gheld uppe Bodeme don noch vor vppe de Vracht offte uppe Gud, dat een Schipher in sinem Schepe nicht en hefft. Wurde dar jemend mede bevunden, so schal de Coepman sin Gheld vnde de Schipher ene Mark Goldes vorlesen, vnde we dat meldet, de schal dar af hebbe nden dridden Penningk.

XIX. *Item.* Nul ne devra prêter de l'argent à un patron, ni sur la quille ni sur le fret, ni sur les marchandises qui ne lui appartiennent pas dans le navire. Si quelqu'un étoit trouvé en contravention, le prêteur perdra son argent, et le patron un marc d'or, et celui qui l'aura dénoncé, aura le tiers (2).

XX. **Item.** Schal nemend sedriftich offte gheroued Gud, buten openbarer Veide genomen, kopen noch hantieren. Wente wor alsullik Gud in jenighe Stad van der Henße queme, so schal de Raed to behoeff der beschedigheden, sik des Gudes vnderwinden ghelijk erer eghenen Borghere Gudere, vnde de ghenne, de dar mede beruchted sind, antasten vnd richten. Were dar auer ienich Stad wetendes vorsumich, dat men bewisen

XX. *Item.* Nul ne devra faire achat ni trafic de biens jetés par la mer ou pillés, et pris hors le cas d'une guerre régulièrement déclarée. Si des objets de cette espèce étoient apportés dans une ville anséatique, le sénat devra en prendre soin dans l'intérêt des ayant droits, comme de ceux de ses propres bourgeois, et faire arrêter et juger ceux qui seroient accusés d'en avoir trafiqué. Si quelque ville néglige sciemment de prendre ces mesures et peut en être convaincue, elle sera

(1) La disposition de cet article n'est pas, d'après Sartorius, t. II, page 712, le plus ancien monument de la législation anséatique sur les voyages de conserve. Il est évident qu'on en usoit dans la plus haute antiquité. J'ai indiqué, t. I.er, page 60, les autorités qui en attestoient l'usage avant notre ère. Grégoire de Tours, *Hist.* lib. VIII, cap. XXXV, l'atteste au VI.e siècle; le statut de Marseille de 1254 et le Consulat de la mer offrent de nombreuses dispositions à ce sujet, comme on l'a vu page 98. Ce mode de garantie n'étoit pas moins connu dans le Nord, et fait l'objet de l'art. 21 du titre sur le droit maritime du code d'Islande, connu sous le nom de *Jonsbog*, promulgué en 1274. On ne peut donc douter que les anséatiques ne le connussent avant 1447; d'ailleurs notre article en donne lui-même la preuve.

(2) Cet article a pour objet de confirmer l'art. 14, qui défendoit les emprunts; celui-ci défend les prêts.

konde, so schal de Stad vorunallen den ghemenen Steden in de Pene van viff Mark Goldes.

XXI. Were ok dat jenich Schipher van der Henße, de mit Vorsate buten Willen vnd Wetent siner Coplude seghelde in ene andere Hauene, dan dar he beurachted were, vnd aldaer der Coplude Gud sunder eren Orloff ofte Beuel vorkofte: wor de Schipher darna in ienigher Henße-Stad beuunden wert, den schal men richten an sin Hogheste vnde scholde ok in nener Henße-Stad geleidet werden.

XXII. Item. So wannere jenich Schipher in der See Gud gheworpen hefft, so en schal he neen Gud lossen vor der Tijd, dat he van der Stad ofte Coepman, dar he to komed, erst beseen sij, oft he vorladen is gewesen edder nicht vppe de Pene van ener Mark Goldes to vorborende.

XXIII. Item. Offt id alsſo gheuelle, dat jenich Schip offt Schepe bleuen vnde dat Gud offte een Deel dar off gheberghed wurde, is vorrameð, so wes dar aff deme Coepman to gude komed, dar af schal he Vracht betalen offte mach dat vor de Vracht ligghen laten offt he wille.

XXIV. Item. Wellik Schipher de de blifft mid ghеladenem Schepe binnen der Helfte des Weghes offte Reisen, dar he henne beurachted is, de schal hebben de halue Vracht van deme Gude, dat dar gheberged were. Bliuet he ok ouer de Helfte, so schal he na Antale so vele meer hebben, alse bauen de Helfte is ghesеghelt.

passible, envers les villes unies, d'une amende de cinq marcs d'or (1).

XXI. S'il arrivoit aussi qu'un patron anséatique fit sciemment voile contre le gré et à l'insu de ses négocians vers un port autre que celui pour lequel il est frété, et qu'il y vendît les marchandises de ceux-ci sans leur permission ou leur ordre; dans le cas où il seroit ensuite rencontré dans une ville anséatique, il sera condamné à la peine capitale, et il ne devra lui être donné asile dans aucune ville de la confédération (2).

XXII. *Item.* Lorsqu'un patron aura jeté des marchandises à la mer, il ne devra rien décharger à son arrivée avant qu'une vérification ait été faite par les magistrats de la ville ou par les chefs du comptoir du lieu où il sera arrivé, à l'effet de s'assurer si ou non il étoit trop chargé, sous peine d'une amende d'un marc d'or (3).

XXIII *Item.* S'il arrivoit qu'un navire ou des navires se perdissent et que tout ou partie de la cargaison fût sauvée, il est arrêté que le négociant devra payer le fret des choses qu'il aura pu recouvrer, ou qu'il aura la faculté de les abandonner pour le fret, s'il le veut (4).

XXIV. *Item.* Si un patron se perd avec un navire chargé pendant la première moitié de la traversée ou du voyage pour lequel il est frété, il devra avoir le demi-fret des marchandises qui seront sauvées. Mais s'il se perd dans la seconde moitié de la traversée, il devra recevoir davantage en proportion de ce dont il aura dépassé la moitié (5).

(1) L'objet de cet article, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, est de confirmer l'art. 9 par une sanction pénale contre les villes qui souffriroient la vente des choses déprédées. Cette disposition a été recueillie sous le n. 51 dans le travail du syndic Domann : mais, au lieu de cinq marcs d'or, il y est dit cinquante marcs d'or; ce qui me paroit une somme considérable, et pourroit n'être qu'une erreur de chiffres.

(2) Un recès de 1395, analysé dans le n. 62 du travail du syndic Domann, prononçoit la même peine contre tout employé qui emportoit ce qu'on lui avoit confié.

(3) Cette disposition est un moyen de sanction des dispositions qui ont pour objet de prévenir la surcharge des navires. Le jet est sans doute un accident, mais il peut avoir été causé par la surcharge; et il faut s'en assurer, puisqu'alors il sera le résultat de la faute du patron.

(4) Cet article a été emprunté des articles 16 du statut de Lubeck de 1299 et 88 du code de 1240, et de l'art. 4 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant l'art. 17 de la compilation de Wisby.

(5) Cette disposition est le développement du premier alinéa de l'article précédent.

XXV. Item. Want Gheschel gewesen hefft twischen deme Coepman unde den Schiphern van der Hensze umme de Unkost van Lodesmans-Ghelde unde Lote-Ghelde, we dat van beiden schuldich is to betalende; darup de Stede hebben vorrameb dat alsulike Unkoste vorscrenen schal de Coepman halff unde de Schipher halff betalen. Unde en islik Schipher, wannere he mid des Coepmans Gude vor ene Havene komet, schal geholden wesen enen Lodesman, dar he den hebben mach in to nemende, de ene in de Havene seghelle bi der Pene van ener Mark Goldes to vorborende.

XXV. *Item.* Comme il y a eu des contestations entre les négocians et les patrons anséatiques au sujet des dépenses résultant des salaires des locmans et des frais de pilotage, pour savoir qui des uns ou des autres étoit tenu de les payer, les villes ont arrêté à cet égard que ces dépenses seront payées moitié par les négocians et moitié par le patron. Tout patron, lorsqu'il arrivera devant un port avec les marchandises d'un négociant, sera tenu de prendre, où il pourra en avoir, un locman qui le conduise dans le port, sous peine d'une amende d'un marc d'or (1).

RECÈS DE 1454 (2).

Item. Went denne etlike Schiphern de vorfrachtet sind dorch den Belt edder in an-

Item. Si quelque patron est frété pour faire voile par le Belt ou dans d'autres ports,

(1) Les dispositions de cet article ne se retrouveront dans l'art. 18 du titre III du recès de 1614 qu'en ce qui concerne l'obligation imposée au patron de prendre un pilote locman, sous peine d'amende; mais ce recès ni aucun autre postérieur à 1447 n'ont statué sur le mode de contribution aux dépenses occasionées par l'emploi de ce pilote. Les précautions nécessaires pour entrer dans un fleuve, un havre, un port, ou pour franchir tout autre point dangereux, ont de tout temps attiré l'attention des législateurs. J'ai exprimé, t. I.er, page 110, l'opinion que cet objet avoit probablement été envisagé dans le § 2 du fr. 13 du livre XIX du Digeste, *Locati, conducti*. Mais, en imposant au patron l'obligation de prendre un *pilote guide*, si tel est, comme je le crois, le sens du texte, il ne décide point que ce sera aux frais communs du patron et des chargeurs. Ne pas le décider lorsque le titre II du livre XIV, *De lege rhodia*, avoit prévu avec beaucoup de soin tous les cas de contribution, c'étoit, je le crois encore, décider implicitement que le patron acquitteroit seul ces dépenses, comme le prescrit l'art. 406 du Code de commerce français. Rien ne s'oppose cependant, ni à ce que les parties fassent des conventions particulières à ce sujet, cas pour lequel paroît avoir été rédigé l'article 13 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant l'art. 27 de la compilation de Wisby, ni à ce que les statuts locaux établissent des règles à cet égard, comme l'ont fait les art. 2 et 23 des Usages d'Amsterdam, admis dans les art. 41 et 60 de la compilation de Wisby. D'après les dispositions de ces articles, les frais du pilote locman sont considérés comme *argent de jet*, c'est-à-dire qu'ils donnent lieu à la contribution entre le navire et les marchandises chargées. C'est à peu près ce que porte l'article du recès de 1447 dont je m'occupe en ce moment. D'après ce que j'ai dit sur l'époque probable à laquelle ont pu être rédigés les Usages d'Amsterdam, je crois que les dispositions analogues qu'ils contiennent ont été empruntées de la législation de la ligue anséatique: mais, si l'on veut, au contraire, supposer que ces usages soient antérieurs à 1447, il n'est toujours possible, ni dans l'une ni dans l'autre hypothèse, de méconnoitre leur extrême ressemblance. J'ai cru pouvoir en conclure, comme on l'a vu, t. I.er, page 407, que Verwer s'étoit trompé en disant que l'art. 2 des Usages d'Amsterdam s'appliquoit à un voyage de conserve, et non aux frais de pilotage. Je dois néanmoins faire connoître que M. Den Tex, savant professeur d'Amsterdam, a défendu l'opinion de Verwer et combattu la mienne dans une édition critique et fort intéressante qu'il a donnée de ces usages. Si l'excellent travail auquel il s'est livré avoit précédé la publication de mon premier volume, je m'en serois servi, tout en en reportant le mérite à son auteur. J'userai de la permission qu'il m'a donnée de l'employer, lorsque, dans la suite de ma collection, je publierai le droit maritime de la Hollande. Mais, pour ce qui concerne l'interprétation que j'ai donnée au passage dont il s'agit, je crois être fondé, d'après l'article 25 du recès de 1447, à croire que l'art. 2 des Usages d'Amsterdam est relatif aux frais de pilotage.

(2) Ce recès a été fait à Lubeck, à la fête *Corporis Christi*, que nous appelons fête-Dieu, et qui, cette année, devoit être le 20 juin. Sartorius, t. II, page 714, note 48, indique, d'après les extraits de Cammann, une disposition contenant des peines contre les matelots qui découchent, qui ne se trouve point dans le texte que M. Lappenberg m'a envoyé; mais on a vu que l'art. 2 du recès de 1441 en contenoit une semblable.

dere Hauene na Vorworden to zeghellende vnde des doch nicht doen, men sunder Not dorch den Sund edder jn andere Jeghene edder Hauene, dar hen ze nicht sind vorvrachtet zeghellen, dar af de Copman dicke wile sin Gud vorleset vnde Schaden lidet, is vorramet : dat de Schipheren de jn der Wise dem Copmane sine Gud van der Hant bringhet, scholen dem Copmanne sine Gudere ghelden vnde betalen, so verne ze dat hebben, edder de Copman, wor he se ankomet, mach de Schipheren jn Vengknisse bringhen so langhe he van en werd vornoghed van sodaner Gudere weghen, de he eme teghens Vorword heft van der Hant gebracht.

suivant les conventions, et si pourtant il ne le fait pas, mais que, sans nécessité, il fasse voile par le Sund ou vers d'autres contrées ou ports pour lesquels il n'est pas frété, de manière que le négociant perde ses marchandises et éprouve du dommage, il est convenu que le patron qui fera perdre de la sorte les marchandises au négociant, devra les lui payer, s'il a de quoi; sinon le négociant pourra faire mettre le patron en prison lorsqu'il l'atteindra, jusqu'à ce qu'il ait été payé du prix des marchandises, que ce dernier lui a fait perdre en violant ses engemens (1).

RECÈS DE 1470 (2).

I. Kein Schiffer soll nach Michaelis mit köstlichen Gütern auf Liefland fahren, bey Verlust ein Mark Goldes.

I. Aucun patron ne devra faire voile pour la Livonie avec des marchandises précieuses après la Saint-Michel, sous peine d'un marc d'or d'amende (3).

II. Ein Schiffer, der an einen anderen Ort fährt, denn da er hin befrachtet und daselbt dolose die Wahre distrahiret, hat das Leben verwirkt.

II. Le patron qui navigue vers un lieu autre que celui pour lequel il est frété, et qui y dispose frauduleusement des marchandises, a encouru la peine capitale (4).

(1) Cet article, qui reproduit l'art. 21 du recès de 1447, ressemble beaucoup au chapitre 101 [LVI] du Consulat de la mer, qui peut-être étoit alors connu des anséatiques, au moyen de leurs fréquentes relations avec les commerçans de la Méditerranée; on verra même dans le recès de 1530 qu'ils alloient habituellement dans les ports de Provence, et ce recès constate un état de choses ancien, puisque l'art. 16 du statut maritime de Hambourg de 1276 et l'art. 21 de celui de Lubeck de 1299 déterminent le salaire dû aux matelots pour chargement et déchargement de *figues* et de *raisins cabas*, productions du Midi. Sartorius, t. II, page 714, note 52, laisse entendre, d'après Cammann, que ce recès contenoit une disposition semblable à l'art. 11 du recès de 1447, et déclaroit en outre qu'on n'auroit aucun égard aux certificats donnés dans des villes étrangères à la ligue. Je ne l'ai point reçue de M. Lappenberg.

(2) L'existence de ce recès est attestée par Sartorius, t. II, pages 711 et 712, notes 46, 48 et 55, qui le cite d'après un manuscrit de Copenhague, et dit qu'il a été fait à Lubeck. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. IV, cap. I, nous apprend que ce recès fut fait à l'occasion d'un accident arrivé à des navires de Lubeck qui se rendoient à Revel. M. Lappenberg n'a pu s'en procurer une copie en plat-allemand; il m'en a seulement transmis un extrait d'après une version en haut allemand. Ne présumant pas qu'il fût possible de parvenir à me procurer le texte original de ce recès, ou du moins n'entrevoyant cette possibilité que dans un avenir éloigné et incertain, j'ai pris le parti de le donner tel que je l'avois reçu. Ce recès en confirmoit plusieurs anciens, et n'a paru à M. Lappenberg offrir d'important que les deux articles qu'il m'a fait parvenir. Il paroît, d'après le travail du syndic Domann, n. 47, que parmi les articles omis dans la copie que j'ai reçue, il s'en trouvoit un pour confirmer les recès de 1417 et 1447 sur la prohibition d'acheter des biens déprédés. On peut présumer aussi, d'après le travail de ce même syndic, qu'il avoit été fait un recès de 1498 qui contenoit la même disposition.

(3) L'objet de cet article est analogue avec les mesures prises dans le recès de 1391, l'art. 4 de celui de 1412, les art. 7, 8 et 9 de celui de 1417, les art. 8, 9 et 10 de celui de 1418, l'art. 1.er de celui de 1434 (5 juin), et les art. 6, 7 et 8 de celui de 1447, relatifs à la navigation d'hiver. D'après Sartorius, t. II, page 718, le sens de cet article seroit qu'il prohibe le chargement, après la Saint-Michel, de marchandises d'*entrepôt*, et qu'il permet celui de marchandises *de vente*.

(4) Cet article reproduit les dispositions des art. 10 et 21 du recès de 1447 et du recès de 1454. Voir les notes qui s'y réfèrent.

RECÈS DE 1530 (1).

De Ersame Rath desser Keyßerlykenn Stadt Lubeck, hefft nha sorchfoldygher Vorbetrachtinghe vmme Wolfarth ohrer gemeynen Burgherenn, vnnd [Coplude vnnd den Gebrackenn, so by den Schipperen und ohren] Schepeskynderen befunden, vorthokamende desße nhafolgende Ordinantie jngesettet vnnd beleuet; Gebedet darumme eynem jewelckenn desuluen tho holdenn, by Peene vnde Bothe ßunder Gnade tho uorborenn van elckem Stucke vnnd Straffe eynes Erbarnn Rades, wo hyr nhafolgeth.

I. Eyn ythlick Schipper de nu ys edder tho-

Le vénérable sénat de cette ville impériale de Lubeck, après une mûre délibération, dans l'intérêt de la prospérité de ses bourgeois et négocians et afin de remédier aux abus qui règnent parmi les patrons et leurs matelots (2), a établi et adopté l'ordonnance suivante; il veut en conséquence que chacun l'observe, sous les peines et amendes à subir sans rémission pour chaque disposition, et sous peine d'être puni par le vénérable sénat, comme il suit :

I. Tout patron qui se trouve être tel en

(1) La copie que M. Lappenberg m'a envoyée de ce recès n'indique point où ni quel jour il a été rédigé; il est probable que c'est à Lubeck. Un intervalle assez long le sépare de celui de 1470 qui précède. Sartorius, t. III, page 511, assure qu'indépendamment du recès de 1498, que j'ai cité à la note précédente, il avoit été fait plusieurs recès en 1507, 1511, 1518, 1521 et 1525. Il ajoute, d'après le protocole relaté dans les manuscrits de Brunswick, vol. 216, que la plupart des articles relatifs au droit maritime, tels qu'il les a analysés dans le t. II, pages 706 et suiv., furent renouvelés et confirmés dans ces années; que dans l'année 1525 on convint de ne plus couper les oreilles aux matelots méchans, mais de les punir de la prison, au pain et à l'eau; qu'on arrêta aussi de s'en tenir, pour les navigations d'hiver, aux anciens recès. M. Lappenberg ne m'a point envoyé copie de ces recès, qui probablement n'offroient rien de nouveau et peut-être se bornoient à de simples confirmations. Quant à celui de 1530 dont il s'agit ici, Sartorius en parle d'après l'indication faite par Cammann dans un travail manuscrit sur les recès de la ligue; mais il déclare qu'il n'en connoit ni copies ni imprimés. M. Lappenberg en a découvert le texte aux archives de Hambourg et a bien voulu me l'envoyer. Ce recès semble au premier coup d'œil appartenir à la ville de Lubeck, et non à la ligue; mais M. Lappenberg m'assure qu'il a été adopté par elle en 1530. On lit, m'a-t-il écrit, dans le protocole de l'assemblée, qu'une Ordinantie van den Schipperen unde Bozluden a été lue, et qu'on a jugé bon de la maintenir. Sur la foi de cette assertion, j'ai cru devoir la placer dans les recès anséatiques. Il paroit que le sénat de Lubeck révisa ce travail, dont il étoit le premier rédacteur, et qu'il publia en 1542 une loi qui contient toutes les dispositions du recès de 1530, mais avec de nombreuses additions; car le recès n'a que trente articles, et l'ordonnance de Lubeck de 1542 en a quarante-un. Les articles communs à l'un et à l'autre sont identiques, sauf de légères différences que je noterai. Comme l'ordonnance de Lubeck de 1542 a été imprimée récemment et pour la première fois dans un journal intitulé Lubeckische Blätter, 1828, n. 20 et suivans, que MM. Lappenberg et Hach ont eu la complaisance de m'envoyer chacun de leur côté, j'en ai fait usage pour corriger plusieurs fautes du texte manuscrit de 1530, et j'aurai soin d'indiquer dans des notes la conférence de l'un et de l'autre. S'il faut ajouter foi au travail du syndic Domann, n. 66, ce recès de 1530, ou un autre de la même année, contenoit une disposition contre ceux qui partoient sans payer les droits imposés par la ligue. En voici le texte latin : « Nauta quilibet, aut mercator, qui censum loci ex quo cum nave discessit non persolvit, ille « postea, si incusetur, in duplum solvet et mulctam præter id præstabit. » Il faudroit aussi, d'après Cammann, cité par Sartorius, t. III, page 534, attribuer à cette année 1530 un recès que j'ai cité, note 5 de la page 460. Le recès que je publie contient plusieurs dispositions qui ont une si grande ressemblance avec des chapitres du Consulat de la mer, qu'il me paroit probable qu'on avoit déjà connoissance de cette compilation dans le commerce de la Baltique. Il n'y a rien de surprenant. On a vu, page 36, que, depuis 1494 jusqu'en 1530, un grand nombre d'éditions du Consulat avoient été imprimées; et même on peut présumer d'après un passage de Verwer, que j'ai traduit pages 29 et suivantes, qu'il en avoit été fait des extraits dans les langues du Nord. D'ailleurs on a vu, dans la note 4 de la page précédente, que les anséatiques avoient de fréquentes relations avec les navigateurs de la Méditerranée.

(2) La copie que m'a envoyée M. Lappenberg ne contient point les mots que M. de Clercq a jugé nécessaire de placer entre deux crochets. Il les a ajoutés d'après l'ordonnance de Lubeck de 1542, parce qu'ils sont indispensables au sens de la phrase et qu'ils n'ont pu être omis dans l'original ou la copie que par inadvertance.

kumpftich werden mach, schall schuldich vnnd plichtich synn, myth synem Schepes Vthrederenn, vnnd Frunden eyn Deyll vor deme Rade tho erschynenn vnnd vor syck eyne gude Tuchenißße vorthodraghenn, dath he eynn fram vnnd getruwe Man wyll wesenn, deßßer guden Stadt thom besthenn, vnnd dath he neyne Schypkyndere oder Bosslude wyll gebruken de he vormerken wereth, dath ße der Stadt vntruwe syn, vnnd wor emandes van synen Schypkynderenn edder Copluden anders wenn sick hyrynne eyget van ehme wurde vormerket, dathsulue eynem Erbaren Rade anthosegghenn, vp dath desuluen van eynem Erbarn Rade werdenn gestraffet. Welkerenn deßßenn Artikell de Schippere unde Uthrederenn, alßo vullenkamenlykenn, scholen holden, by Straffe eynes Erbarenn Rades ßunder Gnade vnnd Pene druttich Marcken dar de Auertreder deffessuluen schole sinn jnuorfallenn.

ce moment, ou qui pourra le devenir dans la suite, sera tenu de comparoître devant le sénat avec une partie de ses armateurs et co-intéressés, et de produire une déclaration constatant qu'il veut être un homme pieux et fidèle, dévoué à cette bonne ville; qu'il n'emploiera dans son équipage aucun homme qu'il reconnoîtroit ne pas être dévoué à cette ville, et que, si quelque matelot ou marchand qu'il aura à bord se conduit à cet égard autrement qu'il ne convient, il le dénoncera au vénérable sénat, afin que cet individu soit puni.

Les patrons et armateurs devront se conformer exactement au présent article, sous peine d'être punis par le vénérable sénat, et sans rémission, d'une amende de trente marcs à laquelle le transgresseur sera condamné (1).

II. Item. Eyn Schipper schall in keyner Mathe mechtich wesen, synn Schip, dath he myth sampt ethlykenn Frunden hefft thovorfrachtenn, ßunder myth Wethenn vnnd Wyllen dersuluen synen Frunden, vnnd dar desuluen syne Frunde dar auer clagende, schall de Schepper deßßer Stadt Lubeck teyen Marck lubesch thogenende vorboret hebbenn.

II. *Item.* Un patron n'aura en aucune façon le pouvoir de fréter le navire qu'il possède en commun avec d'autres associés, si ce n'est au su et du gré de ceux-ci. Lorsque les co-intéressés porteront plainte d'une contravention commise à cet égard, le patron sera condamné envers cette ville de Lubeck à une amende de dix marcs lubeckois (2).

III. Item. Eyn Schypper schall syck nicht vordristenn jn jenigher Hauene syn Schyp tho uorkopenn, jeghen syner Frundhe Hethenn vnnd Bouell vnnd dar de Frunde dar auer clageden, ßo schall desulne Schipper, dar ßodanns auergeclaget werth, twyntich Ma[illegible] der Stadt vorbrakenn hebben vnnd de Straffe dar van by dem Ersamen Rade staenn.

III. *Item.* Un patron ne devra point se permettre de vendre son navire dans un port quelconque sans l'aveu et l'ordre de ses co-intéressés; et si ceux-ci se plaignoient de ce qu'il a violé cette défense, le patron contre lequel aura été portée cette plainte sera passible d'une amende de vingt marcs au profit de la ville, et sera, en outre, puni par le vénérable sénat (3).

(1) Le sens de cet article, qui a pu être emprunté des chap. 61 et 62 [XVI et XVII] du Consulat de la mer, forme le 2.e de l'ordonnance de Lubeck de 1442.

(2) Le fond de cet article est déjà dans l'art. 3 du recès de 1434 (5 juin) et dans l'art. 13 de celui de 1447; il forme le 3.e de l'ordonnance de Lubeck de 1442.

(3) Cet article, qui est de droit commun, ne se retrouve plus qu'implicitement dans les recès suivans, les uns défendant au patron de vendre aucun agrès sans l'autorisation des co-intéressés, les autres ne lui permettant pas même de vendre sa part sans leur donner la préférence. L'art. 12 ci-après porte encore la même disposition. Le Consulat de la mer, chap. 258 [CCXI], contient une semblable prohibition. Cet article forme le 4.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

IV. Item. Dar de Schypper vnnd syne Frunde de dem Copmanne vp eynen ernenneden Dach rede tho synde thoseden, vnnd de Schypper alsdenne nicht were boreith, vnnd de Copman deme also thogesecht, dar durch wurde vorhyndert vnnd synn Gudt tho rechtenn Tyden int Marcket nicht qweme, ßo schall de Schypper sampt synen Frunden deme Copmanne vor syne geborlyke Richtere the rechte sthann, vnnd den Schaden betheren.

IV. *Item.* Lorsque le patron et ses co-intéressés auront promis à quelque négociant d'être prêts à un jour déterminé, si le patron n'est pas prêt à cette époque, que le négociant à qui la promesse aura été faite se trouve arrêté par cette cause, et que sa marchandise n'arrive pas en temps opportun sur le marché, le patron et ses co-intéressés seront tenus de répondre au négociant devant les juges compétens, et de réparer le dommage (1).

V. Item. Dar de Schipper durch den Copman wurde vorthogerth, dath he syne Reyße nha Lude der Fracht Zertherenn dar auer vorsumede, ßo schall de Copman deme Schypperen synen Schaden vprichtenn, nha Erkenteniße eynes Erbarn Rades edder framer Lude.

V. *Item.* Lorsque le patron aura été retardé par le négociant, en telle sorte qu'il n'ait pas accompli son voyage suivant la teneur des charte-parties, le négociant devra payer au patron des dommages-intérêts suivant le jugement du vénérable sénat ou d'arbitres (2).

VI. Item. Wanner de Schepe westwarth jn Hollandt, Szeelandt, Engelandt vnnd Schotlandt zegelen, schall deme Schypperen vnnd Sturmanne eyne Last, deme Houet-Boßmanne, Schryuenen, Tymmermanne vnnd Kocke eyne halue Last vnnd den anderen Boßluden veer Tunnen alsdenne thor Foringhe horen.

VI. *Item.* Lorsque les navires feront voile vers l'ouest, pour la Hollande, la Zélande, l'Angleterre et l'Écosse, le patron et le contremaître auront droit, pour leurs portées, à un laste; le principal bosseman, l'écrivain, le charpentier et le cuisinier, à un demi-laste, et les autres matelots à quatre tonneaux (3).

VII. Item. So schall ock nemandt des anderen syne Voringhe vorkopenn, ahne des

VII. *Item.* Nul ne pourra vendre son droit de portée à un autre (4), à l'insu et contre

(1) Cet article, le suivant, et les art. 18 et 19, qui forment un ensemble sur les obligations qui naissent de la charte-partie, qu'on ne retrouve plus dans les recès postérieurs, ont pu être empruntés du chap. 234 [CLXXXIX] du Consulat. Il forme le 5.e de l'ordonnance de Lubeck 1542.

(2) Cet article est une règle de droit commun, empruntée de l'art. 22 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant l'art. 27 de la compilation de Wisby. Il est le 6.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(3) Il a déjà été question des portées ou ports francs des gens de mer dans l'art. 1.er du recès de 1434 (octobre); mais il n'y a point d'identité entre cet article et celui qui nous occupe en ce moment, lequel a pour objet de fixer la quotité due à chaque homme selon son grade, quotité qui avoit déjà été déterminée par l'art. 19 du statut de Hambourg de 1276 et par l'art. 10 de celui de Lubeck de 1299. Elle a été de nouveau réglée par l'art. 53 du recès de 1591 et par l'art. 6 du titre XIII de celui de 1614. J'ai déjà eu occasion de parler de cet objet, t. I.er, page 336, note 3. Cet article forme la première moitié du 7.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542 et doit être rapproché de l'art. 12 ci-après.

(4) On verra, dans l'art. 53 du recès de 1591, que les gens de l'équipage ne pouvoient vendre les objets dont se composoit leur portée, ou port franc, que dans le lieu où le navire faisoit son déchargement, et que les armateurs devoient avoir la préférence pour les acheter. Brokes, *Observationes forenses*, page 601, ajoute même qu'à Lubeck ils ne pouvoient les vendre qu'à des citoyens de la ville. Mais il est évident que ce n'est point ce cas qui est prévu ici; il s'entend, sans aucun doute, du cas où un matelot voudroit vendre à quelqu'un son droit de charger en franchise. Cette cession, autorisée par l'art. 15 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant l'art. 33 de la compilation de Wisby, étoit interdite par le chap. 134 [LXXXIX] du Consulat.

Schyppers Wethenn vnnd Wyllenn by Vorlust syner Voringhe.

le gré du patron, sous peine de perdre son droit (1).

VIII. Item. Keyn Schypper schall tho keyner Voringhe tho andtwerdenn schuldich edder vorplichtet syn, wanner dath Schip geladenn ys, ßunder de genne de ße geschepet hefft mach ße beholdenn vnnd fryghenn tho synem besthenn.

VIII. *Item.* Nul patron ne sera tenu de répondre de ce que les matelots auront chargé pour leurs portées; mais celui qui en a chargé peut veiller à leur conservation et doit jouir à cet effet de la liberté nécessaire (2).

IX. Item. Eyn jewelck Schypper schal nha older Ghewanheyt bynnen Schepesborde synem Volcke spysßenn, alse des Fleysschdaghes vor Kokenspiße Speck vnnd Arwethenn offte andere Kokenspiße vnnd Ryntheflesch. Des Vischdages, Grutte, Bonen Arwethenn, offte andere Kokenspiße vnnd tweyerleye solten Visssches, alse Heringk vnnd Dorch offte Kabbelauw.

IX. *Item.* Tout patron devra, suivant les anciens usages, nourrir les gens de son équipage à bord du navire, en leur donnant, les jours gras, pour mets bouillis, du lard et des pois, ou autres mets et de la viande de bœuf; les jours maigres, du gruau, des haricots, des pois ou autres mets bouillis et de deux sortes de poissons salés, tels que des harengs, des merluches ou du cabillaud (3).

X. Item. Dar de Schypper in ennighe Hauene quweme, dar men versch Fleysch edder Vysch tho kope kryghenn konde, dar mach de Schipper van kopenn vnd spyßen nha synem Gefalle. Jedoch van nemande dar tho schole geenget werden edder gedrenget by Brocke teyen Marck.

X. *Item.* Lorsque le patron arrivera dans un port où l'on peut trouver à acheter de la viande ou du poisson frais, le patron pourra en acheter et le servir à table, suivant sa convenance; mais nul n'aura le droit de l'y contraindre, sous peine de dix marcs d'amende (4).

XI. Item. Dar eyn Schypper jnn eynighe Hauene edder Reyde quweme, vnnd dath Volck tho Lande wolde farenn, ßo schall doch de Helffte van dem Volcke stets jm Schepe blyuenn vnnd dath truwlykenn helpenn wharenn vnnd dar jemandt van

XI. *Item.* Lorsqu'un patron arrivera dans quelque port ou rade, et que l'équipage voudra aller à terre, la moitié devra néanmoins toujours rester dans le navire et concourir fidèlement à sa conservation; et si quelque homme de l'équipage se permettoit d'en agir autrement sans la permission du

(1) L'éditeur de l'ordonnance de Lubeck de 1542 assure que cet article est conforme à l'art. 4 du titre XIII du recès de 1614; ce qui n'est pas exact, comme on peut le vérifier. J'aurois d'autant plus désiré trouver de la conformité entre ces deux articles, que le mot à mot ne présente pas un sens bien clair; car ce mot à mot est, *nul ne pourra vendre la pacotille d'un autre.* Peut-être y a-t-il une faute dans le texte. Je me suis décidé au sens que j'ai adopté, d'après l'art. 11 du droit maritime de Frédéric II, roi de Danemarck, de 1561, probablement emprunté du recès de 1530, mais où manquent les mots des andern, lesquels font précisément l'objet de la difficulté. Ce sens me paroît assez rationnel; le droit de portée, étant une sorte de privilége qui entraînoit beaucoup d'abus auxquels les recès de 1591 et de 1614 ont cherché à remédier, étoit personnel : si l'on n'interdisoit pas d'une manière absolue la faculté de le céder, ainsi qu'on a vu que l'avoit fait le Consulat (voir la note 4 de la page précédente), du moins ne devoit-il être cédé qu'à la connoissance du patron. Cet article forme le 8.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) Cet article, qu'on ne trouve dans aucun des recès antérieurs et postérieurs, est assez obscur dans le texte. Il m'a paru avoir beaucoup d'analogie avec le chap. 131 [LXXXVI] du Consulat, et c'est dans le sens de ce chapitre qu'il est traduit. Cet article forme le 9.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(3) Cet article, qu'on ne retrouve dans aucun des autres recès, est une sorte de traduction appropriée aux localités du chap. 145 [C] du Consulat; il forme le 10.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(4) Cet article, qui est la conséquence du précédent, forme le 11.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

deme Volcke syck hyrynne anders vorbristede ßunder Verloff des Schypperen, denn will eyn Erbar Rath straffen, vnnd schall dar tho teyen Marck hebbenn vorboret.

patron, le sénat se réserve de le punir, et il devra en outre payer dix marcs d'amende (1).

XII. Item. Wanner eynn Schypper gefrachtet jn Enghelandt, schall de Schypper dem Volcke vor de Marck soß Stoters geuen vnnd eynes Boßmans Voringhe teyen Stoters, des Houeth-Boßmans vofftteyn Stoters wesenn schall. Jn Hollandt xvj Stuuers vor de Marck: vnnd ifft eyn Schypper vth Hollandt, Zelandt edder Engelandt nha Bruwasie lepe, ßo schal de Schypper deme Volcke vor Beteringhe des durden Pennynghes geuen, dar he wedder loßßet, wanner he wedderumme vth Bruwasie gekamen.

XII. *Item.* Lorsqu'un patron se frète en Angleterre, le patron doit donner à l'équipage six *stoters* pour un marc (2); et la portée d'un matelot sera de dix stoters; celui du principal matelot, de quinze stoters (3). En Hollande, seize *stuvers* (4) formeront l'équivalent d'un marc : si un patron fait voile de la Hollande, de la Zélande ou de l'Angleterre pour la Provence, le patron devra donner à l'équipage une indemnité du tiers en sus dans le lieu où il déchargera de nouveau, lorsqu'il sera revenu de la Provence (5).

XIII. Item. Eyn Schipper schall nichts

XIII. *Item.* Un patron ne pourra rien

(1) Cet article est une copie presque littérale de l'art. 21 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, reproduit dans l'art. 33 de la compilation de Wisby; il peut être comparé avec le chap. 146 [CI] du Consulat; il forme le 12.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) L'objet de cette disposition est de déterminer le mode de paiement des matelots dans différens pays, d'après les rapports monétaires. Il reçoit un éclaircissement par l'art. 38 de l'ordonnance de Lubeck de 1542, qui n'a point fait partie du recès de 1530, et dans lequel on lit que le patron devra payer ses gens *dans la monnoie du pays*, d'après certaines proportions monétaires que détaille ce même article, lesquelles sont les mêmes que dans notre art. 12. Il m'étoit impossible d'entendre les noms des monnoies employées dans cet article sans des renseignemens locaux que M. Hach fils a bien voulu me donner avec sa complaisance ordinaire. Il résulte de la réponse qu'il a faite à mes questions que le *stoter*, ou plutôt le *stooter*, étoit une monnoie dont on se servoit au XVII.e siècle, et même avant, tant en Angleterre qu'en Hollande, pour régler les comptes commerciaux. Au commencement du XVII.e siècle, en Angleterre, on frappoit quatre-vingt-dix stoters au marc, et dans le même temps, à Lubeck, on frappoit deux cent quarante-quatre schillings au marc; ce qui équivaloit à quinze marcs quatre schillings, monnoie de Lubeck. A ce moyen, le stoter répondoit à deux schillings deux tiers de Lubeck; seize schillings faisant un marc lubeckois, six stoters étoient précisément du même prix qu'un marc monnoie de Lubeck.

(3) Cette disposition, qui du reste n'a rien de bien important pour le droit maritime considéré dans ses principes généraux, peut être entendue dans deux sens. On peut croire qu'il s'agit des avances qu'un patron feroit à des gens de son équipage, comme cela est prévu par l'art. 53 du recès de 1591 et par l'art. 3 du titre XIII de celui de 1614 : mais je doute que tel soit l'objet de notre article, car il n'y a pas d'apparence qu'on eût fixé la limite de ces avances; au moins les deux recès que je viens de citer n'en disent rien. Le second sens, qui me paroît le plus naturel, c'est qu'il s'agit de la représentation par de l'argent de la portée des gens de l'équipage. Dans ce cas, il est évident que la somme a dû être fixée dans la proportion de ce qui constituoit cette portée. Il faudroit, pour plus grand éclaircissement, connoître le prix du fret à l'époque de 1530, afin de comparer les sommes d'argent que fixe notre article avec le nombre des tonneaux ou des lastes qui, d'après l'art. 6, composoient le port franc; mais cette vérification, que j'étois dans l'impossibilité de faire, n'a pas un intérêt bien grand pour la plupart des lecteurs. Peut-être d'ailleurs s'agit-il d'une fixation de salaires, et faut-il traduire dans ce sens le mot Voringhe.

(4) Il résulte encore des renseignemens que M. Hach a bien voulu me communiquer, que le *stuver* hollandais avoit en 1504 un vingt-cinquième de moins de valeur que le *schilling* de Lubeck, et très-probablement cette proportion n'avoit pas changé en 1530. Cette différence dans la valeur intrinsèque n'étoit peut-être pas très-sensible dans l'usage. Voilà ce qui peut expliquer comment, sans y avoir égard, on décide que seize stuvers équivaudront dans le paiement des matelots à un marc de Lubeck, lequel répond à seize schillings, quand cependant en réalité, si la proportion indiquée par M. Hach est exacte, comme je le crois, il y avoit une différence d'un vingt-cinquième.

(5) Cet article, emprunté probablement de l'art. 36 du statut de Lubeck de 1299, forme le 13.e de l'ordonnance de 1542, et doit être rapproché de l'art. 6 ci-dessus.

vth synem Schepe vann Schepesresschoppe, Vitallien offte anders wath, noch eth Schyp ßunder Wethenn vnnd Willen der Rederen vorkopenn; weret dar auer einich Schipper wurde beschlaghenn, dath wyll eyn Erbar Rath gelyck Duffte holden vnnd straffen.

XIV. Item. Eynn Schypper schall synen Frunden van der Fracht vnnd Kostgelde, ßo he van deme Kopmanne hefft entfangen, rechte Reckenschop vnnd Boscheydt dhonn; dar eth wurde anders befunden, wyll eyn Erbar Rath straffen wo jm harthbeuoren geschreuenne Artikell bestemmet.

XV. Ock ßo schal neynn Schypper eynenn huren, dann ehne vorerst gefraget, myth weme he lest gesegelt, vnnd jfft he van demesuluen myth Fruntschop edder nicht geschedenn, vnnd dar desulue dath nicht myth Schrifften, edder susts nicht konde bewysenn, schall he ehne nicht huren.

XVI. Ock ßo schal neyn Boßman van synem Schypperenn scheydenn jnn keyner Hauene noch Vorstrant, er de Reyse gedhann, darup he syck vorhuret hefft, by Vorlust synem hogesthenn, eth sy denne yth myt Vorloue vnnd Wyllen des Schypperen geschеen sy, vnnd desulue dath kone bewyßenn. Vnnd dar des wes van den Boßluden gescheghe vnnd dat van dem Schypperen nicht uormeldet, de schal dem Rade jnn druttich Marcken Broke vorfallen syn.

vendre des agrès, vivres ou autres choses de son navire, ni vendre le navire lui-même, à l'insu et sans la volonté des armateurs. Si quelque patron étoit pris en contravention, le vénérable sénat entend le traiter et le punir comme voleur. (1).

XIV. *Item.* Un patron devra rendre bon compte à ses co-intéressés du fret et de l'argent qu'il aura reçu des marchands à titre de menues avaries (2); s'il agissoit autrement, le vénérable sénat sévira suivant ce qui a été fixé dans l'article précédent (3).

XV. Nul patron ne devra non plus engager qui que ce soit avant de lui avoir demandé avec qui il a navigué en dernier lieu, et s'il s'en est séparé amicalement ou non; et si celui-ci ne peut en donner la preuve par écrit ou autrement, le patron ne devra point l'engager (4).

XVI. Nul matelot ne devra non plus quitter son patron dans aucun port ou rade, avant que le voyage pour lequel il s'est engagé soit accompli, sous peine de mort, à moins que ce ne soit avec la permission et du gré du patron, et qu'il puisse le prouver; lorsque des matelots auront agi ainsi, et que le patron ne les dénoncera pas, il sera passible envers le sénat d'une amende de trente marcs (5).

(1) Cet article, qui a beaucoup de rapport avec le chap. 92 [XLVII] du Consulat, forme le 15.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542. Voir la note 3 de la page 489.

(2) On entendoit, dans la navigation du Nord, par *menues avaries* certaines dépenses que les usages ou les lois mettoient à la charge de la marchandise, quelquefois même à la charge des marchandises et du navire. Le patron devoit, par la nature des choses, les débourser, et il les recouvroit ensuite sur les marchands. C'étoit un article de recette dont il devoit compte. Voir Weytsen, *Tractaet van Avarien*, §§ 4 et 5.

(3) Ce principe est déjà dans les art. 3 du recès de 1434 (5 juin) et 13 de celui de 1447. Il y a des dispositions semblables dans le chapitre 240 [CXCV] du Consulat. Cet article forme le 16.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(4) On retrouvera des dispositions semblables dans les art. 49 du recès de 1591 et 2 du titre IV du recès de 1614. Le travail du syndic Domann, n. 87, indique un recès de 1549 qui paroît plus général et applicable à toute sorte d'employés. Voici en quels termes : « Manufacturæ cujusque minister nullus sine litterali indicio quod vulgo *pasportum* dicunt, ex una in alienam dimittatur civitatem Hansæ, nec uspiam « sine tali signo recipiatur. » Cet article forme le 17.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(5) On a déjà vu, dans les art. 2 du recès de 1380 et 13 du recès de 1418, les mesures prises pour forcer les matelots à accomplir leurs obligations. La peine de mort, prononcée par le premier de ces recès et convertie par le second en un emprisonnement, est rétablie ici; mais on verra que cette rigueur fut modifiée par les art. 44 du recès de 1591 et 25 du titre IV de celui de 1614. Cet article forme le 19.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

XVII. Item. Eynn Schypper schall ock darup Acht hebben, vnd sehenn, dath he synn Schypp nichten vorlade bauen de Manner, vnnd wanner de Auericheyt, da se vth seghelenn edder dar se lossenn, nha sehenn werth lathenn, vnnd hyrynne anders befindet, so scha.. de Schypper der Auericheyt vofftich Marck vorboret hebbenn.

XVII. *Item*. Un patron devra aussi veiller à ce que son navire ne soit pas chargé outre mesure; et lorsque l'autorité du lieu d'où il aura mis à la voile, ou du lieu où il déchargera, fera faire l'inspection et constatera une contravention sur ce point, il sera condamné à une amende de cinquante marcs au profit de cette autorité (1).

XVIII. Item. Eyn Schypper schall ock darup flytich achtent vnnd vpsehent hebbenn, dath des Copmannes Gudt, wanner desuluen ehre Gudt schepenn recht gestouwet vnnd gesettet werdet, also dath de Copman dar auer keynen Schaden lyde, vnnd de Gudere dar dorch nicht werden beschediget. Wurde auers enich Schypper darynne anders erfporet vnnd befunden, schall desulue Schypper xx Mark vorboret hebbenn der Quericheyt tho geuende.

XVIII. *Item*. Un patron devra aussi faire attention et veiller avec soin à ce que les marchandises des négocians, lorsque ceux-ci chargent leurs marchandises, soient bien arrimées et placées, en telle sorte que les négocians n'éprouvent à ce sujet aucun tort, et que les marchandises ne soient pas endommagées. Si quelque patron est découvert et trouvé en contravention à cet égard, il sera condamné à une amende de vingt marcs au profit de l'autorité (2).

XIX. Item. Dar eynn Schypper gefrachtet vnnd ehme de Copman wath thogesecht, vnnd he angenhamen, eth sy denne Wentewar offte wath eth sy, vnnd he dath jnn den Pram offte jnn synn Schyp entfanghenn, vnnd he alße de Schypper dath wedder ahn Landt sendede vnnd ligghenn lethe, so schall de Schypper vorplichtet vnnd dar tho geholden weßenn, dathsulue Gudt deme Copmanne, gelick also eth indt Markede mochte hebben geguldén, tho betalenn, vnnd de Schypper mach syne Fracht in der Betalinghe korthenn.

XIX. *Item*. Lorsqu'un patron étant prêt à charger son navire, un négociant lui a promis de charger quelque chose et qu'il l'aura accepté, que ce soit des marchandises de détail ou de toute autre espèce, s'il en a pris livraison dans son canot ou dans son navire, et qu'ensuite, en sa qualité de patron, il les renvoie à terre et les laisse en arrière, il sera tenu de payer ces marchandises au négociant, au prix qu'elles pourront valoir dans le marché de la destination; mais il aura droit de retenir son fret sur la somme qu'il paiera (3).

XX. Item. Isst dar enich Schypper schypbrokych wurde, so schall eyn Schypper vorplichtet synn, myth synem Volcke, dath Gudt helpenn berghenn, vnd dar vor van den Copluden redelyck vnnd temelick

XX. *Item*. Si quelque navire fait naufrage, le patron sera tenu d'aider avec son équipage à sauver les marchandises, et il aura droit d'exiger des négocians un salaire équitable et proportionné; s'ils ne peuvent

(1) Les art. 8 du recès de 1412, 8 de 1417, 5 du recès de 1418 et 4 de celui de 1447, contiennent de semblables mesures, dont le nôtre a pour objet d'assurer l'exécution; voir la note 3 de la page 461. Il existe une disposition semblable dans le chap. 184 [CXXXIX] du Consulat. Cet article forme le 20.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) Cette disposition, qui ne se trouve dans aucun des recès antérieurs ni postérieurs, est conforme aux chap. 64 [XIX] et suivans du Consulat. Cet article forme la première partie du 21.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(3) Cette disposition, qu'on ne retrouve dans aucun autre recès, est conforme au chap. 89 [XLIV] du Consulat. Cet article forme le 22.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

Lohn eyschen, vnnd nhemen; vnnd dar se syck vnder anderen derweghenn nicht konden voreníghenn, so schall vnnd wyll eyn Ersame Rath, se daraver scheyden. Vnnd dem Schypperen horet vor den geborgenen Guderen syne Fracht nha Erkentenisse des Erbaren Rades vnnd Lanckheyt der Szegelatien. Ok schall syck nemandt van den ghe-borgenen Guderen des Copmannes ethwes tho entpferdyghenn vndersthann effte vordristen; werth dar emanth auer beslaghenn, wyll eyn Erbar Rath jndt hogeste lathenn straffen vnd punieren.

s'accorder à cet égard, le vénérable sénat se réserve d'y statuer. Le patron aura droit à son fret pour les marchandises sauvées, au jugement du vénérable sénat, et suivant la durée du voyage (1).

Nul ne devra non plus se permettre de soustraire quelque chose des marchandises sauvées; si quelqu'un en demeuroit convaincu, le vénérable sénat le fera punir de la manière la plus sévère (2).

XXI. Item. Ock schall men allerleye Qwatzerye vnnd ouerich drinckent, alße tho helen vnnd haluen, jn den Schepen nhalathenn, ock neyne Gasterie myth Mannen vnnd Frouwen effte sust darynne anthrichten, by Straffe des Erbaren Rades; vnd de Ouertreder deßes Artikels schall dar tho dem Schypperen jnn dre Marck Pene syn vorfallen.

XXI. *Item.* On devra aussi s'abstenir dans les navires de toute espèce de discours grossiers et d'excès de boisson; on ne devra point également y faire d'orgies avec des hommes et des femmes, ou autrement, sous peine d'être puni par le vénérable sénat; et le contrevenant à cet article sera en outre passible envers le patron d'une amende de trois marcs (3).

XXII. Item. Eyn elck Boßman, schal van deme Schepe nicht scheyden edder weghebliuen, wanner de Schypper wedder tho Huß gekamen, ehr denne he dem Schypperen eth Schip darhenne eth deme Schypperen geleueth tho legghen gehulpenn hefft, vnnd wor jemant anderes darynne befunden, schall deme Schypperen dre Marck tho geuende vorborth hebben, vnnd dar tho van neynem Schipperen jnn eynen gantzen Jare ehne Hure schole moghen wynnen.

XXII. *Item.* Nul matelot ne devra abandonner le navire ni s'en absenter, lorsque le patron sera revenu au lieu du départ, avant de l'avoir aidé à ramener le navire au lieu qu'il indiquera; et quiconque contreviendra à cette disposition, sera passible envers le patron d'une amende de trois marcs, et ne pourra, pendant le délai d'une année entière, entrer au service d'aucun autre patron (4).

XXIII. Item. Szo dar emandes van

XXIII. *Item* Lorsque quelqu'un de l'équi-

(1) Cette première partie reproduit le sens des art. 1.er du recès de 1412, 2 du recès de 1417, 2 du recès de 1418, 3 du recès de 1434 (octobre), et 1.er du recès de 1441. Cet article forme le 23.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) Le texte de cette seconde partie ne se trouve point dans les recès antérieurs. Les mots indt hogeste straffen pourroient également signifier, ou *la peine de mort*, ou *la peine la plus forte;* c'est même ainsi que M. de Clercq a été d'avis de traduire. Néanmoins on peut objecter qu'il s'agit d'un vol, et que la même expression signifie évidemment la *peine capitale* dans l'art. 2 du recès de 1380 et dans l'art. 7 de celui de 1418. Voir le lexique de Brokes, à la suite de ses *Observationes forenses*, voc. hogeste.

(3) Cet article répond pour le sens au 25.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542, qui est beaucoup plus étendu.

(4) On ne trouve cette disposition dans aucun autre recès. Elle est évidemment la conséquence de l'obligation des matelots envers le patron. Il y a beaucoup de similitude entre cet article et le 18.e des usages d'Amsterdam, formant le 50.e de la compilation de Wisby. Il est le 26.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

deme Volcke eynen Pram tho losßende edder tho ladenn, vorsumede, schall desulue deme anderen Volcke achte Schyllinghe van eynem Bothe edder Stekenißße-Schepe veer Schyllinghe lubisch tho geuende vorboret hebben.

page aura négligé d'aider à la décharge ou à la charge d'une prame, il sera tenu de payer aux autres hommes de l'équipage huit schillings, et s'il s'agit d'un bateau ou navire de la Stekenitz, quatre schillings de Lubeck (1).

XXIV. Item. Ock schall nemandes van dem Schepes-Volcke ennyghe Vorbuntenißße wedder vnnd keghenn den Schypperen tho maken edder anthorichtenn sick vndernhemen edder vordristen; ßo dar emandt auer befunden wurde, wyll eyn Eerbar Rath jnn syner Wedderkumpst myth tayen Marcken Breke straffen.

XXIV. *Item.* Nul homme de l'équipage ne devra se permettre de former des coalitions contre le patron; si quelqu'un en demeuroit convaincu, le vénérable sénat se réserve de le punir à son retour par une amende de dix marcs (2).

XXV. Item. De Schypkynderen, de eyn Schypper gewunnen vnnd gehuret hefft, scholen ahm erstenn Daghe, alse ehne de Schypper beualen vnnd gehethenn, tho Schepe vharen; wurde eyner hyr ynne anders ersporet vnnd sumich befunden ahne Vorloff des Schypperen, schall darvor vertenen Daghe jnn Gefencknißße sytten, vnnd welck van densulnen Schypkynderen, ahne Wethen vnd Willen des Schypperen, eynen Dach vnnd Nacht vth deme Schepe synn edder blyuen, vnnd dath de Schypper edder Sturman myth twen anderen Schepeskynderen tughenn konen, densulnen mach de Schypper, ßo he wyll, Orloff geuen, vnnd wath desulue, entfangen hefft dath schall he deme Schypperen weddergeuen vnnd dar tho deme Schypperen syne halue Hure vthrichten vorplichtet syn, vnnd dar he des ahn Gelde nichten en hadde ßo schall he vor ehne ethlyke halue Marck achte Daghe jnn der Gefencknißße liggen.

XXV. *Item.* Les matelots qu'un patron a engagés et loués, devront se rendre au navire aussitôt qu'il le leur ordonnera et signifiera; si quelqu'un étoit trouvé en contravention et en retard sans la permission du patron, il sera mis en prison pour quinze jours. Si un matelot reste un jour et une nuit hors du navire, à l'insu et contre le gré du patron, et que celui-ci ou le contre-maître le prouve par le témoignage de deux autres matelots, le patron pourra, s'il le veut, lui donner congé. Le matelot congédié devra restituer au patron ce qu'il a reçu de lui, et en outre il sera tenu de lui rembourser la moitié des gages convenus; et s'il n'avoit point d'argent à lui, il subira huit jours de prison pour chaque demi-marc (3).

XXVI. Item. Szo schall ock neyn Schepesman alhyr vp der Strathenn Byle draghenn, by Vorlust des Byles vnde eynes

XXVI. *Item.* Nul matelot ne devra non plus porter ici de hache dans les rues, à peine de confiscation de la hache, et sous peine d'être

(1) Le principe de cet article se trouve dans l'article 6 du recès de 1534 (juin); on doit même remarquer qu'il est local pour Lubeck, indiquant la rivière de Stekenitz. Il forme le 27.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) Cet article forme le 28.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(3) L'objet de cet article n'est point le même que celui de l'art. 16, relatif à la désertion : ici il s'agit du matelot qui ne se rend point à bord aussitôt qu'il en a reçu l'ordre, ou qui découche sans permission. Cet article forme le 29.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542. On peut le rapprocher des art. 1.er et 4 de la compilation de Wisby, et du chap. 154 [CIX] du Consulat.

Erbern Rades Straffe, ßunder eyn Sturman vnnd eyn Houet-Boßman mach eyn Byll draghen.

puni par le vénérable sénat; néanmoins un contre-maître et un principal bosseman pourront porter une hache (1).

XXVII. Item. Wenner dath Schip vp der Reyde licht, ßo schall dar nhemandt dath Both offte Espinck van deme Schepe foren ahne Vorloff des Schypperen, Sturmannes effte Houet-Bosmannes. Ock ßo schall eyn jder alle Nacht jnn deme Schepe wesen, ßunder he hebbe denne Vorloff van deme Schypperen, Sturmanne edder Houeth-Boßmanne. Wereth hyr emandt gebrecklyck wurde ahne gefunden, de schall dathsulue eynem Erbaren Rade myth Teyen Marcken lubisch affwedden.

XXVII. *Item.* Lorsque le navire se trouvera en rade, nul ne devra en détacher le canot ou la chaloupe pour s'en éloigner, sans la permission du patron, contre-maître ou principal bosseman. Tout le monde devra aussi passer toute la nuit dans le navire, à moins d'une permission du patron, contre-maître ou principal bosseman. Si quelqu'un est trouvé en contravention à cet égard, il sera passible, envers le vénérable sénat, d'une amende de dix marcs (2).

XXVIII. Item. Szo schall ock neyn Boßman den Kock drengen buthenn Tydes dann tho rechter Tydt spyßenn, vnnd ifft emandt sick des vnderwunde, de schall dathsulue deme Ersamen Rade myth vyff Marcken affwedden, vnnd so eth deme Kake van emande boiegende vnnd he dath nicht vormeldede vnnd eyn Erber Rath des tho wethen kreghe, ßo schall de Kock dar vor teyn Marck gebrakenn hebben.

XXVIII. *Item.* Aucun matelot ne devra non plus importuner le cuisinier, afin de manger hors des temps fixés pour les repas réguliers; et si quelqu'un se permettoit d'en agir ainsi, il sera passible, envers le vénérable sénat, d'une amende de cinq marcs: si le cuisinier auquel un matelot se seroit ainsi adressé ne le dénonçoit pas, et que le vénérable sénat vint à en être instruit, il sera condamné à une amende de dix marcs (3).

XXIX. Item. Dar jemandt van den Schypkynderen des Schypper Kost, de vnstrafflick, vorachteden vnnd tho spilde brachtenn, vnnd dath de Schypper myth synem eygenen Volcke kone betughenn, densuluen mach de Schypper ahn Landt setten, vnnd is ohme keyne Hure tho geuende schuldich.

XXIX. *Item.* Si quelqu'un des hommes de l'équipage méprisoit et déprécioit la nourriture fournie par le patron, bien qu'elle fût irréprochable, et que le patron avec son propre équipage pût l'attester, le patron pourra mettre cet homme à terre et ne sera pas tenu de lui donner de gages (4).

XXX. Item. Bauen duth vorschreuen alle ßo wyll vnnd gebedet eyn Erber Rath deßßer Keyserlikenn Stadt Lubeck, dath sick eyn jder Schypper vnnd Schyppeskyndt

XXX. *Item.* En outre de tout ce qui est ci-dessus prescrit, le vénérable sénat de cette ville impériale de Lubeck entend et ordonne que tout patron et matelot tienne et se con-

(1) Cette disposition ne se trouve dans aucun des recès antérieurs et postérieurs; elle forme le 30.e article de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) On a déjà vu une disposition analogue dans l'art. 25 ci-dessus; l'un et l'autre paroissent empruntés des art. 7 du statut de Hambourg de 1276 et 9 de celui de Lubeck de 1299, ainsi que de l'art. 4 de la compilation de Wisby. Cet article forme le 31.e de l'ordonnance de Lubeck de 1542, qui y a fait une addition finale.

(3) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs et postérieurs; il n'est point dans l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(4) Cet article n'est point non plus dans les recès antérieurs, ni dans l'ordonnance de Lubeck de 1542.

holde vnnd schycken, nha Lude vnnd Inholt der Szerechte by Pene vnnd Straffe eynes Erberen Rades.

forme aux termes et à la teneur des ordonnances maritimes, sous peine d'être puni par le vénérable sénat (1).

RECÈS DE 1572 (2).

Eines Erbarn Rades der Stadtt Lubeck vnd gemeiner Erbarn Hanse Stedte Ordnunge van wegen der Schipper vnd dersuluen Schepes-Volcke. Anno 1572 vorfatet, vnnd tho Beforderung gemeiner Segellation vorbetert vnd publiciret am 18 Februarÿ Anno Dusent viff hundert sofs vnd soventich.

Ordonnance du vénérable sénat de la ville de Lubeck et des vénérables villes anséatiques unies, au sujet des patrons et de leurs équipages, rédigée et améliorée dans le but de favoriser la navigation commune en l'année 1572, et publiée le 18 février de l'année 1576.

I. Erstlich, soll kein Schipper sich vordristen ein Schip anfangen tho buwenn, idt sy denne, dat he sine Frunde alle hebbe, de mit ehme buwen willenn vnd dat desuluen alle Hensische Personen sy; idt were den, dat he allein Macht hebbe, dat Schip rede tho buwen, ock thor Seheware tho foren, by Pene nach dre Grothe des Schepes van jeder Last eine haluen Daler tho vorboren, dar-

I. En premier lieu, aucun patron ne doit se permettre de commencer la construction d'un navire, s'il n'a réuni tous les associés qui veulent le faire construire avec lui, et si ceux-ci ne sont tous anséatiques, à moins qu'il n'ait les moyens suffisans pour entreprendre seul la construction entière du navire, et pour le mettre en état de naviguer; sous peine, suivant la grandeur du navire, de payer par chaque laste un demi-thaler,

(1) On voit par les derniers mots de cet article que l'objet des réglemens étoit de compléter ou de modifier les anciens, en laissant subsister ceux avec lesquels les nouveaux n'étoient point inconciliables. On peut se demander toutefois à quoi ces mots, *ordonnances maritimes*, se rapportent. Si le recès étoit un réglement spécial pour Lubeck, cela signifieroit sans doute les coutumes de cette ville, dont il existoit beaucoup de copies et de rédactions successives; car le statut officiel n'est que de 1586. Cette expression, à l'égard de la ligue anséatique qui a adopté le travail du sénat de Lubeck, doit signifier les recès anciens, les lois locales, et sans doute la compilation de Wisby, qui circuloit depuis long-temps par la voie de l'impression. Cet article forme le 41.e et dernier de l'ordonnance de Lubeck de 1542.

(2) Ce recès de 1572 a été originairement, comme celui de 1530, l'ouvrage du sénat de Lubeck; mais, d'après son intitulé et les renseignemens que m'a donnés M. Lappenberg, la ligue l'adopta. Une délibération du 19 août 1591 parle du recès fait en 1572 relativement aux gens de mer, et la même énonciation se trouve dans une lettre du sénat de Lubeck à celui de Hambourg, du 11 février 1590. Il a été presque en totalité refondu dans celui de 1591, comme on le verra par la collation que j'en ferai dans les notes sur ce dernier. Indépendamment d'un grand nombre de dispositions des recès précédens que le recès de 1572 reproduit, il en contient de nouvelles, qui probablement ont été empruntées, soit de la compilation de Wisby, imprimée depuis long-temps, soit du Consulat de la mer, dont la connoissance devoit s'étendre de plus en plus, soit du code maritime rédigé par ordre de Frédéric II, roi de Danemarck, en 1561. Ce code devoit être très-connu dans les villes anséatiques, puisque, encore bien qu'il eût été composée en langue danoise, il fut promulgué dans le Jutland et le Holstein en langue plat-allemande. Westphalen a publié cette traduction dans ses *Monumenta inedita*, t. IV, col. 1827; le texte danois se trouve dans le recueil des lois de Frédéric II, imprimé en 1590 à Copenhague. J'aurai soin d'indiquer dans des notes les dispositions nouvelles qui me paroîtront avoir été empruntées de ce code. Sartorius, t. III, page 311, avoit promis de publier le recès de 1572 d'après un manuscrit de Brunswick, vol. 227: il assure aussi qu'il étoit intervenu en 1535, 1538 et 1554, des recès relativement à la navigation d'hiver, d'après lesquels il paroitroit que l'on continuoit à n'être pas bien d'accord sur les règles contenues à ce sujet dans les recès précédens; ce qui explique pourquoi il n'en est plus question ni dans le recès de 1572 ni dans les deux suivans. Il est probable, comme cet auteur en fait la remarque, qu'on laissa les patrons et les armateurs suivre à leur gré la chance des événemens, ou du moins qu'on laissa à chaque ville le soin de prendre les mesures locales qui lui paroîtroient convenables.

umme dem Rhade de Helffte, vnd de Reste den Armen.

II. Thom andern, so ein Schipper de Frunde alle hedde, so soll he nichts anfangen tho buwen, idt sy den, dat he vorerst mit den Frunden semptlich der Sake eins sy, wo groth edder wo klein, als wo vele Ellen Kels, wo vele Voeth Flackes, wo vele vp den Balcken, wo dep vorbunden, darmitt dat Schip nicht groter edder klener werth, alse de Frunde dat begeren, dar soll eine Zerte van vpgerichtet werden. Welche Schipper darbauen dede, de schall vorbraken hebben van jeder Last, so dat Schip groter wurde einen Orth des Dalers, halff ahn den Rhatt, vnd de ander Helffte ahn de Armen thonorfallen.

III. Thom dorden, wen ein Schipper ein Schip heft mit sinen Frunden so soll de Schipper an dem Schepe nichts buwen, ofte betern, noch einige Reschop darby tugen, buthen Weten vnd Willen der Vrunde, idt were dan, dat he yn frombden Lande were und dat idt to bewisen werhe, dat idt grothe Noth forderde, dat Schip edder Schepes-Reschop tho beteren, solde he dat gude Schip dorch de Sehe bringen vnd föhren. Dede de Schipper hirbauen sollen ehme de Frunde to der Vnkostinge nicht schuldig syn tho antwerdenn.

dont moitié pour le sénat et le reste pour les pauvres (1).

II. En second lieu, lorsqu'un patron aura réuni tous les associés, il ne devra pas commencer la construction, à moins d'être au préalable tombé d'accord avec eux sur le point de savoir quelle grandeur aura ce navire; par exemple, combien la quille doit avoir d'aunes, le plat-fond de pieds, quelle doit être la largeur au maître-bau, quelle doit être sa profondeur, afin que le navire ne soit ni plus grand ni plus petit que les associés ne sont convenus. Tout patron qui contreviendra à cette disposition sera condamné, par chaque laste que le navire sera plus grand, à une amende d'un quart de thaler, dont moitié écherra au sénat et l'autre moitié aux pauvres (2).

III. Troisièmement, lorsqu'un patron possède un navire avec des associés, il doit n'y faire aucune construction ou réparation, ni le pourvoir d'apparaux d'aucune espèce, à l'insu et contre le gré de ceux-ci, à moins qu'il ne se trouve en pays étranger et qu'il ne puisse être prouvé qu'il y avoit grande nécessité de réparer le navire ou les apparaux, à l'effet de le mettre en état d'être conduit à bon port. Si le patron contrevenoit à cette disposition, les associés ne seront pas obligés de lui rembourser les dépenses (3).

(1) Cet article n'a rien de commun avec l'art. 5 du recès de 1412, dont l'objet unique étoit d'empêcher la construction de navires trop grands et par cela même exposés à plus de dangers, vu le peu de connoissances nautiques de l'époque à laquelle il fut rédigé. La disposition de l'art. 5 du recès de 1412 dût nécessairement tomber en désuétude, parce que l'état des choses avoit changé, et qu'elle gênoit la liberté sans motif suffisant. L'objet de notre article est de s'assurer que la construction commencée d'un navire sera achevée et que l'ouvrage ne restera point imparfait; ce qui seroit aussi nuisible à l'état qu'aux particuliers. Sartorius assure, t. III, page 534, note 17, que l'adoption de cet article souffrit beaucoup de difficultés. Cet article contient aussi, d'une manière incidente, la règle contenue dans les recès cités note 2 de la page 462, qu'on ne peut être propriétaire ou copropriétaire d'un navire anséatique si l'on n'est citoyen d'une ville anséatique. On a fini dans la suite par consacrer cette règle d'une manière spéciale dans le recès de 1614, titre 1, art. 1. Sartorius fait remarquer toutefois que dès 1518 cette mesure étoit l'objet de quelques réclamations; qu'on objectoit que la position des villes n'étoit pas la même, et qu'il valoit mieux laisser à chacune le droit de décider suivant les circonstances. Il paroît qu'on n'eut point égard à ces objections; mais ni ce recès ni celui de 1614 ne maintiennent la prohibition de charger des marchandises sur des navires autres que les anséatiques, faite par l'art. 15 du recès de 1447 et par ceux que j'ai cités note 1 de la page 483. Les temps étoient changés, et le monopole de la ligue n'étoit plus soutenable.

(2) Cet article ressemble d'une manière si frappante, non-seulement pour le fond, mais encore pour la rédaction et l'emploi des mots techniques, à l'art. 47 [II] du Consulat, qu'il n'est pas possible de douter que les rédacteurs du recès ne connussent cette compilation.

(3) Cet article contient la même règle que les chap. 239 et 245 [CCXCIV et CC] du Consulat; il peut aussi avoir été emprunté des art. 43 et 44 du code de Danemarck de 1561.

IV. Thom veerden, wen so ein Schipper mit Wethen vnnd Willen siner Frunden buwen wyll, edder schall, so sollen die Frunde schuldig syn, dem suluen Schipper ein edder twe van den Frunden tho thouorordenen, de den Schipper helpen lohnen, vnd nach allen Vordeel helpen jnkopen, wes man dartho bedarf, darmith alle Doenth vp de ringeste Vnkostung geschehen mag, by Pene van twintich Dalern den Schippern thouorboren.

IV. Quatrièmement, lorsqu'un patron commencera la construction ou réparation d'un navire au su et du gré de ses associés, ceux-ci seront tenus de lui adjoindre un ou deux d'entre eux pour l'aider à payer les travaux et à acheter ce qui sera nécessaire, de la manière la plus avantageuse, afin que le tout puisse être fait aux moindres frais qu'il sera possible, sous peine d'une amende de vingt thalers au profit de la compagnie des patrons (1).

V. Thom vofften, schall ock geschehen, wen man ein Schip yn dem Namen Gades vthreden will, solchs schall ock mit der Frunde Wethen vnnd Willen geschehen, vnd schall vp ein Schrifft werden gebracht, wath vnd wo uele men tho Behoeff der Reise bedarft, vnd vp dat solchs mit Vordeel yngekoft moge werden, sollen de Frunde dem Schepper ock twe der Frunden tho ordenen, by desulne Peen.

V. Cinquièmement, lorsqu'on voudra équiper un navire, au nom de Dieu (2), le consentement des associés sera nécessaire, et l'on mettra par écrit (3) tout ce qu'il faudra pour les besoins du voyage; et, afin que ces objets soient achetés avantageusement, les associés devront encore adjoindre au patron deux d'entre eux, sous la même peine (4).

VI. Thom sosten, so ein Schipper hir edder andswor wat kopen worde, tho des Schepes Behoeff, soll he allen Flith vorwenden denn besten Koep tho kopen, den he bekamen kann vnnd strax truwelicken anschriuen, van weme vnnd wor he solchs gekoffet mit Namen vnnd Thonamenn, darmit de Schipper vnuordacht bliffet. Vnd so de Frunde den Schipper, edder den Schrineyen darinne vntruwe befindenn wurden, solckes schall alls Deffte gerekent vnd gestraffett werden.

VI. Sixièmement, lorsqu'un patron achetera quelque chose, ici (5) ou ailleurs, pour les besoins du navire, il devra employer tous ses soins à obtenir le meilleur marché possible; et il devra immédiatement mettre fidèlement par écrit les noms et prénoms ainsi que la demeure de celui auquel il a acheté, afin d'écarter tout soupçon; et si les associés trouvent le patron ou l'écrivain infidèle à cet égard, ces derniers seront punis comme coupables de vol.

VII. Thom souenden, so ock jennig Schipper edder Schepes-Volck Fracht edder einig Gude vnderschlöge, edder wes van Vitallie vorkofte edder vorgeue, edder an-

VII. Septièmement, de même, si un patron ou un équipage venoit à soustraire une partie du fret ou quelque marchandise, ou à vendre ou donner des vivres, ou à ne pas

(1) Le Consulat n'avoit point porté les précautions aussi loin. Du reste, elles sont conformes à l'équité, et même elles ont été adoptées dans le statut de Hambourg de 1603, liv. II, tit. XIII, art. 4.

(2) Ce n'est qu'à l'aide de la connoissance des anciens usages locaux qu'on pourroit expliquer ce qu'on entend ici par yn dem Namen Gades; peut-être n'est-ce qu'une expression commerciale, telle qu'en offrent nos lettres de voiture et connoissemens, *A la garde de Dieu*, &c. La traduction latine donnée par Werdenhagen du recès de 1591, dont l'art. 5 a littéralement reproduit celui-ci, offre un autre sens. Il suppose qu'il est question du chargement que les associés font pour leur compte commun : *quando mercibus navis onerabitur*, &c. Mais tous les textes résistent à cette interprétation; elle n'a point été admise dans la traduction latine que Kuricke a publiée du recès de 1614, dont l'art. 1.er du titre V est conforme à celui-ci.

(3) Le texte portoit Schiff, ce qui étoit une faute évidente. Voir l'art. 5 du recès de 1591.

(4) Cet article et le suivant ne se trouvent dans aucun des recès antérieurs.

(5) C'est-à-dire, à Lubeck, où le recès a été primitivement rédigé. Au surplus, *ici* peut s'entendre de toute ville où le recès sera en vigueur.

ders wes, wo idt einen Namen hebben mag, daruan den Frunden keine gude Reckenschop geschehe, solchs soll dem Deder alss Deffett gerekent vnnd gestraffett werdenn.

VIII. Thom achten, wen de Reckenschop mit den Frunden gemacket soll werden, so soll die Schipper alle de Frunde vorbadenn, vnnd de Frunde sollenn alle darby kamen, edder so einer Ehehaft hedde, de sall einen yn syne Stede senden, eft einen van den Frunden de Volmacht geuenn, by Peene twe Daler, de eine den Schepe thom besten, de ander den Armen sunder Gnade.

IX. Thom negenden, schall ock kein Schipper vor sich alleine edder mit der Frunden einen edder mehr einig Gude edder Kopenschop schepen, innhemen oder fohren, den andern Frunden thom Vorfangk, sondernn da ein Vordeell vorhanden, solches sall de Schipper den Frunden alle semptlich tho erkennen geuen, dan dewile de Frunde semptlich reeden, so is ock billich datt sie semptlich geneten. So hir einer bauen dede, de sall de Guder vorboren hebben, vnd darbauen nach Gelegenheit yn Straffe genommen werden.

X. Thom teinden, so sich ein Schipper jegen sine Frunde vorsege, dat de Frunde billich Orsake hadden den Schipper afthosetten, so sollen de Frunde Macht hebben den Schipper afthosetten, doch dat se ehme syn Partt bethalen, alse den Frunden ehre Partt kostet.

XI. Thom eilften, schall ock nach dussen Dagen kein Schipper de van buthen einkump edder ock de by einen yn der Stadt wohnet, angenamen werden, de ein Schip thouoren gefuret hefftt, idt sy den, datt he gude Bewiß hefftt van den Frunden den he

rendre bon compte à ses associés, de quelque chose que ce soit, il sera réputé et puni comme voleur (1).

VIII. Huitièmement, lorsqu'il s'agira d'arrêter le compte avec les associés, le patron devra les convoquer tous, et ils devront tous s'y rendre ; si l'un d'eux se trouve empêché, il devra envoyer quelqu'un à sa place ou donner ses pouvoirs à l'un des associés, sous peine d'une amende de deux thalers, dont l'un au profit du navire, l'autre au profit des pauvres, sans rémission (2).

IX. Neuvièmement, nul patron ne devra charger, prendre ou transporter aucun objet ou aucune marchandise pour son compte seul ou en participation avec un ou plusieurs des associés, au détriment de tous les autres : mais, lorsqu'une occasion de profit se présentera, il devra en instruire tous les associés ; car, puisqu'ils équipent le navire en commun, il est juste aussi qu'ils en partagent les profits. Si quelqu'un contrevient à cette disposition, les marchandises seront confisquées, et le coupable sera en outre puni suivant les circonstances (3).

X. Dixièmement, si un patron s'oublioit envers ses associés au point qu'ils eussent un motif légitime pour le destituer, ils en auront le pouvoir, mais à la charge de lui payer sa part au prix que vaut la leur (4).

XI. Onzièmement, à l'avenir nul patron arrivant de dehors ou même qui logera chez quelqu'un dans la ville, et qui aura précédemment conduit un navire, ne pourra être engagé en cette qualité, s'il n'est muni de bons certificats de ceux qu'il a servis antérieurement, constatant qu'il les a quittés

(1) Cet article paroît emprunté des art. 3 du recès de 1434 (5 juin), 13 de celui de 1447 et 14 de celui de 1530. Le syndic Domann, dans le n. 53 de son travail, fait entendre que des recès de 1417, 1440, 1442 et 1447, consacroient le même principe.

(2) Cet article a pour but d'assurer, dans l'intérêt du patron, l'exécution des recès cités ci-dessus.

(3) Kuricke remarque avec raison, sur l'art. 6 du titre V du recès de 1614, semblable à celui-ci, que la confiscation n'a lieu que pour ce qui appartient au patron.

(4) On verra comment l'art. 54 du recès de 1591 empêche que la fraude du patron ne nuise à ses associés.

thoverne gedenet heft, dat he mit Weten vnnd Willenn, vnd mit guder danckbaren Reckenschop von sinen Frunden gescheden sy, by Peene van dortich Dalernn denn Redern thouerbören.

à leur gré et après avoir rendu un bon compte dûment accepté, sous peine d'une amende de trente thalers envers ceux qu'il a quittés (1).

XII. Thom twolfften, dewile de Stuerlude de Huer so hoch drengen, vnd de Schipper dem Sturman mit der Huer volgett, so soll nach dessenn Dagen kein Schipper angenamen werden, sunder de Frunde sollen ersten sine Huer vp alle Vorwater maken, so wert der Schipper sin vnd der Frunde Besten, mit des Stuersmans Huer tho wachten wethen, by Peen als vor, dem Rederen thonorboren.

XII. Douzièmement, comme les contre-maîtres portent leurs gages à un taux très-élevé, et que les gages des patrons suivent la progression des gages des contre-maîtres, nul patron ne devra être engagé à l'avenir sans que les associés aient au préalable fixé ses gages sur toutes les mers; alors le patron saura veiller à son avantage et à celui de ses associés, lorsqu'il fixera les gages des contre-maîtres, sous peine de payer aux armateurs la même amende que ci-dessus (2).

XIII. Thom dorteinden, dewile vele Ammeralschop gemaket wert, vnd doch weinig geholden, woll nhu de Ammeralschop bricket, vnd darauer jemant genamen wurde, so schall de Schipper de de Ammeralschop gebraken hefftt, schuldig syn, den Schaden van dem synem tho bethalen.

XIII. Treizièmement, comme beaucoup de conventions sont faites pour voyager de conserve, et que cependant peu sont exécutées fidèlement, si à l'avenir quelqu'un abandonne le convoi, et qu'en conséquence un navire soit pris, le patron qui aura abandonné ainsi le convoi sera tenu de payer le dommage de ses deniers (3).

XIV. Thom veerteinden, schall nen Schipper nha dessen Dagen Schepes-Volck hueren, wo de Namen hebben, se hebben dan genochsam Paßbort van ehren vorigen Schipper, dar se myt gefaren hebben, by Pene van twe Daler dem Schipper tho vorbören, ahn de Schipper Geselschop de Helfte vnd den Armen de Helffte.

XIV. Quatorzièmement, nul patron ne devra, à l'avenir, engager des hommes d'équipage, quel que soit leur titre, s'ils n'ont un congé (4) satisfaisant du patron avec lequel ils auront précédemment voyagé, sous peine d'une amende de deux écus de la part du patron (5), dont moitié au profit de la société des marins, et moitié au profit des pauvres (6).

XV. Thom vofteindein, schall kein Schipper sinem Volcke Paßbort weigern, jdt sy den dat desulue sich so vnbillich binnen

XV. Quinzièmement, nul patron ne devra refuser de congés aux gens de son équipage, à moins qu'ils ne se soient si

(1) L'article 15 du recès de 1530 prévoyoit ce cas relativement aux matelots.

(2) Cette disposition, un peu obscure à cause de son laconisme, s'explique aisément. L'usage étoit, et le bon sens l'apprend, que le patron fût payé plus que le pilote. Le patron avoit donc une sorte d'intérêt à ne pas marchander avec celui-ci. La mesure prescrite détruit tout intérêt à la connivence.

(3) On a déjà vu dans l'art. 18 du recès de 1447 des règles sur les voyages de conserve. Le Consulat en traite avec assez de détails dans les chap. 93, 94 et 286 [XLVIII, XLIX et CCXLI].

(4) Le texte porte Paßbort, qui signifie littéralement *passe-port:* l'expression usitée, *congé*, m'a paru préférable, parce que le *passe-port* est une sorte de sauvegarde donnée par l'autorité publique. Les réglemens commerciaux donnent, au contraire, le nom de *congé* aux certificats délivrés par les maîtres aux ouvriers qui les quittent.

(5) Les mots dem Schipper tho vorbören signifient littéralement *de forfaire au patron;* et c'est le sens que ces mots ont dans plusieurs articles, notamment 11 et 12, où des amendes sont prononcées au profit des armateurs, dem Rhederen tho verboren. Mais, soit faute dans le texte, soit que le mot dem puisse tout aussi bien signifier *de la part* que *à*, il est évident qu'il falloit traduire comme l'a fait M. de Clercq.

(6) Cet article offre le même sens que l'art. 15 du recès de 1530.

Schepesborth, edder sunst wor geholden hebbe, dat hie keines Pasborts wert werhe. Konnen sie sich darinne nicht vorlieken, schall tho Erkentnuß by der Schipper Selschop gestelt werden, offt he des Paßborts werth sy edder nicht, by Penee als vor.

XVI Thom sosteinden, wen ein Schipper ynn frombden Orden Winterlage liggen wurde, so schall keiner des Schepes-Kinder vann dem Schepe ghan buthen synen Willen, by Peene der haluen Huere, de Helffte den Schippern, de Helffte den Armen.

XVII. Thom souenteinden, wen de Schipper sine Schepeskinder redelicker Wise den Winter auer vthgeholden hefftt, scholen se de . Schipper tho hoger Huer nicht drengen, by Pe.e der haluen Huere, vnd Straffe des Erbaren Rades.

XVIII. Thom achteinden, schall idt ock gelieckesfals geholden werden, so idt sich begeue, dat einer edder mehr vnser Schipper but'n Landes durch Potentaten vrnd sunst einiger Auericheidt angeholden wurden, oder du.ch Mangel des Soltes up Fracht oder sunsten vth andern Orsakenn nha Guttdunckenn der Schipper ehren Frunden thom besten liggen musten, vnd den dat Schepesfolck desfals besonde Liggegeldt hebben wolden, schall ehnen de Schipper dewile se middeler wile mit Kost vnnd Dranck vnderholden werdenn, solch Geltt mitt nichten schuldig oder mechtig syn, vnd dar dan derentwegen jemant der Schepes-Kinder buthen Landes van dem Schepe entlopen wurde, dat der desfals up Guttdunken der Querischeit ahn sinen frien Hogstenn gestraffet werden solle.

XIX. Thom negenteinden, schall kein Schepes-Volck vanth Schip fahren wor se

mal comportés à bord du navire ou ailleurs, qu'ils ne soient pas dignes d'en obtenir. S'ils ne peuvent s'accorder à cet égard, la société des patrons jugera si le congé doit être délivré ou non ; et la contravention à cet article sera punie de l'amende ci-dessus fixée (1).

XVI. Seizièmement, lorsqu'un patron hivernera en pays étranger, nul matelot ne devra sortir du navire sans sa permission, sous peine de perdre la moitié des gages, dont moitié au profit de la société des patrons, et moitié au profit des pauvres (2).

XVII. Dix-septièmement, lorsque le patron aura convenablement nourri ses matelots pendant l'hiver, ils ne devront point insister pour obtenir de lui une augmentation de gages, sous peine de perdre la moitié de leurs salaires et d'être punis par le vénérable sénat (3).

XVIII. Dix-huitièmement, on observera également ce qui suit : s'il arrivoit qu'un ou plusieurs de nos patrons fussent arrêtés en pays étranger par des souverains ou par toute autre autorité, ou que par manque de sel pour compléter le chargement, ou tout autre motif, dont l'appréciation est laissée aux patrons, ils fussent obligés de rester au dehors pour le bien de leurs associés, et que les gens de l'équipage voulussent avoir à ce titre des gages spéciaux de starie, le patron, pourvu qu'il leur ait fourni pendant ce séjour la nourriture et la boisson nécessaires à leur entretien, ne sera point obligé de leur donner d'augmentation, et si, pour ce motif, quelqu'un des matelots venoit à déserter du navire en pays étranger, il sera puni de la peine capitale, au jugement de l'autorité (4).

XIX. Dix-neuvièmement, nul homme de l'équipage ne doit s'éloigner du navire, lors-

(1) Cet article, qui complète la mesure prescrite par l'article précédent, a pu être emprunté de l'art. 34 du code maritime de Danemarck de 1561.

(2) Cet article a des rapports avec l'art. 2 du recès de 1441, et avec les art. 11 et 27 de celui de 1530.

(3) Cet article a pu être emprunté de l'art. 140 [xcv] du Consulat.

(4) Il y a quelques rapports entre cet article et les chap. 140 et 191 [xcv et cxlvi] du Consulat. Il peut aussi avoir été emprunté de l'art. 19 du code de Danemarck de 1561.

vor Ancker liggen, ahne Vorloff des Schippers, by Pene jeder Persone einen haluen Daler.

qu'il est à l'ancre, sans la permission du patron, sous peine d'une amende d'un demi-thaler par chaque personne (1).

XX. Thom twintigsten, wen ein Schipper mit synem Volcke tho Lande fart, so sall dat Folck glicher Gestalt schuldig sin vp dat Both edder Schute tho waren, vnd wor se de Schipper tho Lande tho gebrucken hedde, sollen sie ehm willich syn, vnd so balde de Schipper den Schepes-Volcke gebutt, tho Schepe tho faren, so sollen sie strax tho Schepe faren, by Pene einen haluen Daler.

XX. Vingtièmement, lorsqu'un patron ira à terre avec des gens de son équipage, ceux-ci seront également tenus de veiller sur le canot ou la gabare; et si le patron a besoin de leurs services à terre, ils doivent lui obéir : dès que le patron commandera aux gens de l'équipage d'aller à bord, ils doivent immédiatement y aller, sous peine d'une amende d'un demi-thaler (2).

XXI. Thom ein vnd twintigsten, so darbauen jemandt tho Lande bliuen, vnd de Nacht nicht tho Schepe kamen wurde, sall einen Daler vorbraken hebben.

XXI. Vingt-unièmement, si, nonobstant ce qui vient d'être prescrit, quelqu'un restoit à terre et ne revenoit pas la nuit à bord, il devra payer un thaler d'amende (3).

XXII. Thom twe vnd twintigsten, wen ein Schipper syn Volck gehuret hefftt vp Franckrikenn edder anders wor, vnd de Schipper bekqueme van sinen Frunden efte andern Tidung, datt he vp andern Orden beteren Profyt tho donde vormode, so sollen sie dem Schipper folgen, des schall ehne de Schipper Vorbeterung der Huer tho seggen, konnen sie sich vmb Vorbeterung der Huer nicht vordragen, so schall de Vorbeterung staen ahn guden vnparteyeschenn Sehefarenden offte Olderlude Erkentnuß, wen de Reise geendigt iß: so hir woll bauen dede vnd wurde Muterye anrichten, de schall als ein Mutemaker gestraffet werden.

XXII. Vingt-deuxièmement, lorsqu'un patron, après avoir engagé son équipage pour la France ou ailleurs, recevra de ses associés, ou d'autre part, avis qu'il pourroit trouver un meilleur profit dans d'autres lieux, ses gens doivent le suivre, et pour cela le patron doit leur promettre une amélioration de gages; s'ils ne peuvent tomber d'accord au sujet de cette amélioration, la fixation sera abandonnée au jugement de marins honnêtes et impartiaux ou des anciens du comptoir, lorsque le voyage sera terminé : quiconque contreviendra à ces dispositions et occasionera du désordre, sera puni comme fauteur de sédition (4).

XXIII. Thom dre vnd twintigsten, woll vp de Wacht bescheden werhe, vnd wurde schlapende befunden, de schall veer Schillinge den Armen yn de Busse geuen.

XXIII. Vingt-troisièmement, lorsque quelqu'un sera commandé pour le quart, et qu'on le trouvera endormi, il devra verser quatre schillings dans le tronc des pauvres (5).

XXIV. Thom veer vnd twintigsten, woll

XXIV. Vingt-quatrièmement, quiconque

(1) Cet article répond à l'art. 27 du recès de 1530. On a vu, note 3 de la page 496, que des dispositions semblables étoient dans le chap. 154 [CIX] du Consulat.

(2) Cet article est une conséquence du précédent, et présente un résumé de plusieurs chapitres du Consulat indiqués dans la note 2 de la page 497. Les art. 7, 8 et 9 du code de Danemarck de 1561 offrent aussi des dispositions analogues.

(3) Cet article donne lieu aux mêmes observations que le précédent.

(4) Cet article doit être rapproché du 18.e ci-dessus et de l'art. 12 du recès de 1537. On trouve une disposition analogue dans l'art. 17 du code de Danemarck de 1561.

(5) On trouve la même règle dans le chap. 251 [CCVI] du Consulat.

einen schlapende findet, de vp de Wache bescheden iß, vnd bringet solchs nicht ahn, sonder vorschwicht idt, de schall ij Schillinge jn de Busse geuen.

trouve endormi un homme commandé pour le quart, et ne le dénonce pas, versera deux schillings dans le tronc (1).

XXV. Thom viff vnd twintigsten, dewile grote Gebreke jnfallen, dardorch groth Schaden geschutt, dat sich ofmals etliche vor Stuermanne, Houet-Boßman, oft Officerer vthgegeuen, vnd dar nicht full vor doen oder gudt sin konnen, de sollen ehre Huere vorboret hebben, vnnd wen se de Reise volendiget hebben, nach Gelegengeit yn Straffe genamen werden.

XXV. Vingt-cinquièmement, comme il arrive de graves accidens d'où résultent des dommages considérables, de ce que souvent quelques-uns se donnent pour contre-maîtres, principaux bossemans ou officiers, et ne peuvent bien en remplir les fonctions ou n'y sont pas propres, les individus qui seront dans ce cas perdront leurs gages, et seront punis suivant les circonstances, après la fin du voyage (2).

XXVI. Thom soß vnd twintigesten, dewile dat Schepes-Volck sich vnderwilen moth[willig] gegen dem Schipperen anstellenn, wen se de hele Huer geboret hebben, so sall nach dessen Dagenn kein Schipper synem Volcke ohre Huer anders als yn dre Delen geuen, ein Deel dar he afflopt, dat ander Deel dar he loschet, dat drudde Deel wen die Reise volendiget iß, by Peene van Tein Dalern den Schipperen tho vorborenn.

XXVI. Vingt-sixièmement, comme les gens de l'équipage se comportent quelquefois avec insolence envers le patron, lorsqu'ils ont touché leurs gages entiers, nul patron ne devra à l'avenir payer les gages à son équipage autrement que par tiers; un tiers dans le lieu d'où il part, le second tiers dans le lieu où il décharge, le troisième tiers lorsque le voyage sera terminé, sous peine contre le patron (3) d'une amende de dix thalers (4).

XXVII. Thom souen vnd twintigsten, so sich einer oft mehr muthwillig jegen denn Schipper stellede, densuluen schall de Schipper Macht hebben, tho gelegener Tydt an Landt tho setten, darentiegen sollen sich de andern nicht setten, sonder dem Schipper willig die Reise volendigen helpen by Vorlust ehrer Huer, vnnd by hoger Straffe der Duericheit.

XXVII. Vingt-septièmement, si un ou plusieurs gens de l'équipage se comportoient insolemment envers le patron, celui-ci aura le droit de les mettre à terre en temps convenable: ce à quoi les autres ne devront pas s'opposer; mais au contraire ils devront aider le patron, de bon gré, à accomplir le voyage, sous peine de perdre leurs gages et de forte punition de la part de l'autorité (5).

XXVIII. Thom acht vnd twintigsten, wenner dat Schepes-Volck yn Brocke felth, vnnd alßdan die eine dem andern nicht entjegen tugen wil, so schal de Schipper by sinen Eede gefraget werden, vnd die jenigen welcke brockfellig syn, also gestraffett wer-

XXVIII. Vingt-huitièmement, lorsque des gens de l'équipage auront commis un délit, et que les autres ne voudront pas témoigner contre eux, le patron sera interrogé sous serment, et les délinquans seront punis en conséquence; dans le cas où il arriveroit qu'un homme en tuât un autre sur le navire,

(1) Cet article, ainsi que le précédent, dont il assure l'exécution, ne se trouve dans aucun des recès antérieurs.

(2) Cet article ne se trouve point aussi dans les recès antérieurs; mais une disposition semblable est dans l'art. 2 de la compilation de Wisby, ainsi que dans l'art. 121 du II.e code et 288 du III.e code de Lubeck, publiés par Brokes. Il a pu, en outre, être emprunté de l'art. 5 du code de Danemarck de 1561.

(3) Voir la note 5 de la page 502 sur le sens des mots dem Schippern tho vorboren.

(4) Cet article reproduit, en termes presque identiques, l'art. 1.er du recès de 1380. Il a pu aussi être emprunté de l'art. 6 du code de Danemarck de 1591. Voir l'art. 3 du recès de 1441.

(5) Cet article a quelques rapports avec l'art. 3 du recès de 1378.

den, idt were Sake dat sich tho droge, dat einer den anderen vp dem Schepe dodt schlöge, den Deder schall de Schipper yn de Isern schluten, vnd int erste Gerichte bringen, vnd alse Gelegenheit gestraffett werden.

XXIX. Thom negen vnd twintigsten, schall datt Schepes-Volcke och nene Gastebade ym Schepe holdenn, anhe Wethen vnd Willen des Schippers by Peene ehrer haluen Huere.

XXX. Thom dortigesten, schall keiner vam Schepes-Volcke sine Frouwe des Nachtes im Schepe beholdenn, by Pene einen Daler.

XXXI. Thom ein vnd dortigsten, schall keiner scheten anhe Befehl des Schippers; so iemant darinne beschlagen wurde, schall dat Krutt vnnd Lott dubbelt bethalen.

XXXII. Thom twe vnd dortigsten, wen eine Ammeralschop gemaket iß, edder idt sunst sich begeue, dat ehnen ein Fryebuter ahn Borth keme, soll dat Volck schuldig siin, sich tho wehren, by Vorlust ehrer Huer. So auer iemant darauer gelehmet wurde, de schall vp des Schippers vnd Schepes-Frunden Vnkosten gehelet werden, vnd ehme frieg Brot syn Leuedage vorschaffet werden.

XXXIII. Thom drey vnd dortigsten, im Fall der Schipper solch Brocke de also wo vpberort vorfallen sin mochten, wen de Reise gedan is, vorschwigen wurde, de schall vorboret hebben voftich Daler, de Helffte ahm Gerichte, de ander Helffte den Armen.

XXXIV. Letzlichen auerst, nachdem by dem Schepes-Volcke van wegenn ehrer Solt Foringe, de negste Jhar her allerhandt

le patron devra mettre le coupable aux fers, et le livrer au tribunal le plus proche, afin qu'il soit puni suivant les circonstances (1).

XXIX. Vingt-neuvièmement, les gens de l'équipage ne doivent donner aucun régal à bord à l'insu et sans la permission du patron, sous peine de perdre la moitié de leurs gages (2).

XXX. Trentièmement, nul homme de l'équipage ne devra conserver sa femme à bord pendant la nuit, sous peine d'un thaler d'amende (3).

XXXI. Trente-unièmement, nul ne devra tirer d'arme à feu sans l'ordre du patron; si quelqu'un étoit pris en contravention, il devra payer une amende double de la valeur de la poudre et du plomb tirés.

XXXII. Trente-deuxièmement, lorsqu'on voyagera de conserve, ou lorsqu'il arrivera dans toute autre circonstance qu'un pirate attaquera le navire, l'équipage sera tenu de se défendre sous peine de perdre ses gages. Mais si par suite quelqu'un étoit blessé, il devra être guéri aux frais du patron et des armateurs, et il devra lui être assuré du pain pour le reste de ses jours (4).

XXXIII. Trente-troisièmement, dans le cas où un patron, le voyage étant achevé, ne dénonceroit pas un délit qui auroit été commis sur son navire comme il est dit ci-dessus (5), il sera condamné à une amende de cinquante thalers, dont moitié au profit du tribunal, moitié au profit des pauvres (6).

XXXIV. Dernièrement enfin, attendu que, l'année dernière, il est arrivé, de la part des équipages, à l'occasion de leurs portées

(1) La première partie de cet article est visiblement empruntée de l'art. 16 du recès de 1530, et la seconde, de l'art. 26 du code de Danemarck de 1561.

(2) Cet article reproduit en d'autres termes l'art. 21 du recès de 1530.

(3) Cet article et le suivant ne se trouvent dans aucun des recès précédens.

(4) Cet article reproduit presque littéralement l'art. 2 du recès de 1434 (octobre).

(5) L'article auquel on se réfère est l'art. 28, et peut-être aussi l'art. 27 ci-dessus.

(6) Cet article développe l'art. 1.er du recès de 1530.

Vnordeninge vorgefallenn, des sich de gemeine Schepes-Redere, ock de Schippern thom hochsten beschweret hebben, dem auerst vor tho kamen, will ein Erbar Rahdt verordenet hebben, dat nhu henforder ein jeder Schipper sinem Schepes-Volcke, welche ehre Foringe nicht bethalen können, de Soldt-Foringe ahn dem Orde, dar dat Schip geladen werth, bethalen latenn scholenn, oder daruor ehnen so vele Soltes als ehnen tho ehrer Foringe geboren will kopen laten, vnnd was se ehnen also ahn Gelde vorleggen werden, solches schall ehnen den Schepes-Kindern ahnn der bestemmeden Losche-Stede, ahn ehrer Huer gekortet werden, by Pene van ein hundert Dalernn, so jemant dar jegen handeln wurde, thonorboren; des so scholen ock de Schepes-Kinder keine Macht hebben, ehre Fohringe thonorkopen, eher den sie vp de bestemmede Loße-Stede gekamen syn, dar hen de Schipper bescheidenn iß.

en sel, toute sorte de désordres dont les armateurs et aussi les patrons anséatiques se sont plaints très-vivement, pour y remédier, le vénérable sénat ordonne qu'à l'avenir tout patron fasse payer, dans le lieu où sera chargé le navire, aux gens de son équipage qui n'auront pu se procurer leurs portées, le fret qui leur reviendroit pour le sel qu'ils avoient le droit de charger, ou leur fasse acheter autant de sel qu'il leur sera nécessaire pour leurs portées; et ce que les patrons auront ainsi avancé aux matelots sera diminué sur leurs gages au lieu du déchargement, sous peine d'une amende de cent écus contre quiconque ne se conformera pas à ces dispositions; de même aussi les matelots n'auront pas le pouvoir de vendre leurs portées avant d'être arrivés au lieu du déchargement, pour lequel le patron est frété (1).

RECÈS DE 1591 (2).

I. Erstlich sol kein Schipper sich vnterstehen ein Schiff anfangen zu bawen, es sey dann, das er seine Freunde alle beysamen habe, die mit ihm bawen wollen, vnd das dieselben alle Hänsische Personen sein, oder er vermüchte allein das Schiff zu bawen, auch zur Seewerts zu führen, bey Peene, nach Grösse des Schiffs von jeder Last ein halben Thaler zu geben, dem Erbarn Rhadt den halben Theil, vnd den Armen das vbrige.

I. Il est défendu à tout patron de commencer la construction d'un navire sans avoir préalablement réuni tous les co-intéressés qui veulent concourir avec lui à cette construction, lesquels seront tous des membres de la ligue anséatique, ou à moins qu'il ne soit en état de supporter seul les frais de construction et de mise à la mer du navire, sous peine d'une amende d'un demi-thaler par chaque laste, selon la capacité du navire, dont moitié au profit du vénérable sénat, et l'autre au profit des pauvres (3).

(1) Le réglement des portées des matelots a, comme je l'ai dit note 5 de la page 473, donné lieu souvent à de graves difficultés. Werdenhagen, *De rebuspublicis Hanseaticis*, part. VI, dans une note qui est à la suite de sa traduction latine du recès de 1591, rend compte d'une coalition de matelots mécontens qui refuserent leurs services pendant un temps assez long. Il est probable que notre article fait allusion à cet événement. On doit le rapprocher des art. 6 et suivans du recès de 1530.

(2) Il ne peut y avoir de doute sur le caractère de ce recès; tous les auteurs s'accordent à le considérer comme appartenant à la ligue anséatique : cependant on y trouve des expressions qui sembleroient annoncer une loi spéciale pour Lubeck. Cela peut s'expliquer, comme pour les recès de 1530 et de 1572, par la considération que Lubeck étoit en quelque sorte la capitale de la confédération; qu'elle avoit l'initiative de presque toutes les mesures; qu'ayant toujours apporté un grand soin au perfectionnement de la législation maritime, elle faisoit part des résultats de son expérience aux assemblées générales, qui adoptoient pour la ligue entière ou qui du moins proposoient pour règle commune les réglemens dont Lubeck avoit d'avance éprouvé la sagesse et l'utilité. Voir, sur les éditions et traductions de ce recès, page 453.

(3) Cet article est le même que l'art. 1.er du recès de 1572; il se retrouve en partie dans l'art. 2 du titre 1 de celui de 1614.

II. Zum Andern, so ein Schipper die Freunde alle hette, so sol er nicht anfangen zu bawen, es sey dann, das er zuuor mit den Freunden, der Sache einig sey, wie gros oder wie klein, das ist wie viel Ellen Keels, wie viel Füsse Flakes, wie viel auff den Balcken, wie tieff verbunden, damit das Schiff nicht grösser noch kleiner werde, dann wie es die Freunde begeren, vnd sol ein Zertte dauon auffgerichtet werden. Welcher Schipper drüber thete, der sol verbrochen haben von jeder Last so das Schiff grösser würde, einen Ortt des Thalers, halb an den Rhat, vnd das ander Theil den Armen.

II. Lorsque le patron aura réuni tous ses co-intéressés et obtenu leur consentement à la construction du navire, il ne pourra néanmoins commencer sans être en outre tombé d'accord avec eux sur la forme et la capacité de ce navire, c'est-à-dire, combien la quille doit avoir d'aunes, le plafond de pieds, quelle doit être la largeur au maître-bau et la hauteur du bord, afin que le navire ne soit ni plus grand ni plus petit que les co-intéressés ne l'ont entendu, d'après le contrat qui devra être dressé. Si la dimension convenue est dépassée, le patron sera condamné à payer par chaque laste une amende d'un quart de thaler, dont moitié au profit du vénérable sénat et l'autre moitié au profit des pauvres (1).

III. Wann ein Schipper ein Schiff hat mit seinen Freunden, so sol der Schipper an dem Schiffe nichts bawen oder bessern, noch jenich Retschafft darbey zeugen, ohne Wissen vnd Willen der Freunde, es wehre dann, das er in frembdden Landen were, vnd beweisen könte, das es die grosse Noth erfordert, das Schiff oder Schiffes-Retschafft zu bessern, solt er das gute Schiff durch die See bringen vnd führen. Thete der Schipper hierüber, sollen ihm die Freunde zu der Vnkostung nicht schüldig sein zu antworten.

III. Le patron qui est propriétaire d'un navire en commun avec d'autres personnes, n'aura pas le droit d'y faire des changemens, des réparations, ou d'acheter des agrès ou apparaux, sans leur consentement, à moins qu'il ne se trouve en pays étranger et qu'il ne puisse prouver la nécessité où il étoit de réparer le navire pour le ramener à bon port. Si le patron contrevient à ce qui est dit ci-dessus, les co-intéressés ne seront point tenus de lui rembourser la dépense qu'il aura faite (2).

IV. Wann ein Schipper mit Wissen vnd Willen seiner Freunde bawen wil oder sol, so sollen die Freunde schüldig sein demselben Schipper einen oder zwey von den Freunden zu zuordnen, die dem Schipper helffen können nach allem Fortheil einkauffen was man darzu bedürfftich, auff das alles mit geringster Vnkostung geschehen müge, bey Peen von XX Thalern, den Schippern zu verbrechen.

IV. Lorsqu'un patron voudra construire un navire au su et avec la permission de ses co-intéressés, ceux-ci seront obligés de lui adjoindre un ou deux d'entre eux pour l'aider à acheter au plus juste prix toutes les choses nécessaires à la consommation, sous peine de vingt thalers d'amende au profit de la compagnie des patrons (3).

Dieweil aber auch grosser Eigennutz durch die Reder selbst bißweilen gespüret wird,

Comme on remarque parfois que l'avidité des co-intéressés les porte à évaluer l'un

(1) Cet article est le même que l'art. 2 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 3 du titre 1 de celui de 1614.

(2) Cet article est le même que l'art. 3 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 4 du titre 1 de celui de 1614, avec la différence que dans ce dernier l'amende est d'un quart de thaler et qu'il laisse une tolérance de cinq lastes.

(3) Cette partie est la même que l'art. 4 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 6 du titre 1 de celui de 1614, avec la différence que l'amende est entièrement au profit de la ville. Quelques éditions, notamment celle d'Engelbrecht, portent seulement dix thalers.

daß einer Holtz, der ander Eysen, Victualien vnd anders vber die Billigkeit mit anschlegt, zu grossem Vorfange der Reder, welche bahr Gelt legen müssen, so soll dieser Articel so wol auff die Reder als die Schipper restringirt sein; dergestalt, das sich ein jeder Reder solchs hinfüro enthalte, vnd nichts an jenigen Wahren mit zulege, ohne Consent eines oder zweyer Freunde vnd des Schippers, welche solches alles vmb einen billichen Preiß anzunemen, vnd sonst des Schiffs bestes zu wissen, sollen schüldig sein. Was dann also durch den Schipper vnd zugeordnete Schiffes-Redere eingekaufft wird, sol solches alles, von wehme, vnd wie thewer gekaufft, mit Fleiß zur Rechnung gebracht werden.

les bois, l'autre le fer, un troisième les provisions de bouche qu'ils fournissent (1), au-delà de leur juste prix, ce qui porte préjudice aux autres, qui paient leur mise en argent comptant, la disposition ci-dessus s'étendra tant aux co-intéressés qu'aux patrons, afin que tout armateur se garde à l'avenir de fournir de telles marchandises sans le consentement d'un ou de deux co-intéressés, ainsi que du patron, lesquels sont tenus de prendre ces diverses marchandises au prix le plus modéré possible, et de veiller en toute autre chose aux intérêts communs. Tout ce que le patron et ses co-intéressés adjoints auront acheté, ainsi que le prix des objets et le nom des vendeurs, seront exactement portés dans les comptes (2).

V. Deßgleichen sol auch geschehen, wenn man ein Schiff in dem Namen Gottes außreden wil, solches sol auch mit der Freunde Wissen vnd Willen geschehen, vnd sol auff Schrifft gebracht werden, was vnd wie viele man zu Behuf der Reise von nöthen, vnd auff das solches mit Vorteil eingekaufft müge werden, sollen die Freunde dem Schippern auch zwey Freunde zu ordnen, bey derselben Peen.

V. On procédera de même lorsqu'on voudra équiper un navire au nom de Dieu; le consentement des associés sera indispensable, et il faudra constater par écrit tout ce qui aura été jugé nécessaire pour le voyage; et afin que les achats soient faits d'une manière avantageuse, les associés du patron lui adjoindront aussi deux d'entre eux, sous la peine prononcée par l'article précédent (3).

VI. So ein Schipper hie oder anderßwo was kauffen würde, zu des Schiffs Notturfft, sol er allen Fleiß vorwenden den besten Kauff zu kauffen den er bekommen kan, vnd also bald trewlichen, anschreiben, von weme, vnd wo er solchs gekaufft, mit Namen vnd Zunamen, damit der Schipper vnuerdacht bleibe. Vnd so die Freunde den Schippern oder den Schrifeyen darinne vntrew befinden würden, solchs sol als ein Diebstal gerechnet vnd gestrafft werden.

VI. Lorsqu'un patron achetera ici ou ailleurs des choses nécessaires au navire, il mettra tous ses soins à passer les marchés les plus avantageux, et il sera tenu également d'inscrire immédiatement et fidèlement les noms, prénoms et demeures des vendeurs, afin d'éloigner tout soupçon; et si les associés prouvent que le patron ou l'écrivain ont rendu un compte infidèle, ceux-ci seront réputés coupables de vol et punis comme tels (4).

(1) Cleirac, dans la traduction très-abrégée qu'il a faite de cet article, comme de tous les autres, suppose qu'il s'agit ici d'interdire à des co-intéressés la faculté d'*acheter à crédit*, tandis que les autres *veulent payer comptant*.

(2) Cette seconde partie est une addition qu'on ne trouve point dans le recès de 1572; elle forme l'art. 5 du titre I de celui de 1614, mais avec une rédaction un peu différente.

(3) Cet article est le même que l'art. 5 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 1.er du titre V de celui de 1614. Voir la note 2 de la page 500.

(4) Cet article est le même que l'art. 6 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 3 du titre V de celui de 1614. Voir la note 5 de la page 500.

VII. So auch jenig Schipper oder Schiffsvolck Fracht oder jenig Gut vnterschlüge, oder etwas von Victualien verkauffte oder vergebe, oder sonsten was, wie es ein Namen haben mag, daruon den Freunden keine gutte Rechnung geschege, solchs sol dem Theter als Diebstal gerechnet vnd gestrafft werden.

VIII. Dieweil auch gespüret vnd vermercket wird bey etzlichen Schippern, das die Rechenschafft der Außredunge, die Victualien, als Fleisch vnd anders, viel höher gerechent werden, als es sonsten vnsere Bürger in jhren Heusern zeugen können; auch wann es vieleicht vntersucht, so viel Victualien allzeit in den Schiffen nicht befunden würde, als wol in Rechnung gebracht wird, daraus vermutlich, das die Redere nicht allein die Schipper in den Schiffen, sondern auch in jhren Heusern durch das gantze Jahr speisen:

Hierumb, vnd damit dieser Verdacht auffgehoben, vnd das der vnschüldige nicht verdacht werde, solte billich der Schipper oder Schrifein, wann sie ihr Fleisch, vnnd ander Victualien zu Notturff der Schiffe kauffen, zum wenigsten einen oder zwey seiner Reder bey jhm nemen, auch das Fleisch in ein der Reder Speicher oder Haus gesaltzen vnd bewaret werden, biß das der Schipper zu Schiffe lest füren, alsdann solte auch zum wenigsten einer von den Redern zugegen sein, wann die Victualien Bordingk abgieng, vmb zu sehende, was von Victualien zu Schiffe geführet würde, vmb allen Verdacht dadurch zu uerhüten.

IX. So sol auch kein Schipper von seiner Schiffs Victualien ausserhalb Landes, oder in der See verkauffen, es were dann, das jemandt in der See so groß benödigt, das man jme etwas von Victualien aus christlichem Mitleiden oberlassen thete, vmb

VII. De même, si un patron ou matelot soustrait quelque partie du fret reçu pour les marchandises ou quelques effets, s'il donne ou vend une partie des vivres, ou quoi que ce soit dont il ne puisse pas rendre compte aux co-intéressés, il sera réputé voleur et puni comme tel (1).

VIII. Comme il a été reconnu que des patrons portent dans leurs comptes le prix des vivres, tels que viande et autres objets semblables, à un prix beaucoup plus élevé que celui auquel nos bourgeois les achètent pour leurs besoins domestiques, et même que, lorsqu'on procédoit à une vérification, on ne trouvoit pas dans les navires la quantité de vivres indiquée par les comptes, d'où l'on peut inférer que les armateurs nourrissent les patrons pendant toute l'année, non-seulement dans leurs navires, mais encore dans leurs maisons:

A ces causes, et pour prévenir tout soupçon qui pourroit tomber sur un innocent, il seroit expédient que le patron ou l'écrivain, en allant acheter les viandes ou autres provisions, fût accompagné par un ou deux associés, et qu'il fît saler et préparer les viandes dans le magasin ou la maison de l'un d'eux, et les y laissât jusqu'au départ du navire; il seroit également expédient que l'un des associés fût présent quand la chaloupe charge ces vivres pour les apporter à bord, et vérifiât ce qui est chargé, afin de prévenir ainsi tout soupçon (2).

IX. De même, il est interdit à tout patron de vendre des provisions du navire, soit en mer, soit en pays étranger, à moins qu'il n'arrive en mer que quelques personnes en aient un tel besoin, qu'il soit obligé par charité chrétienne de leur en céder pour leur conserver la vie. Dans ce cas,

(1) Cet article est le même que l'art. 7 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 8 du titre XII de celui de 1614.

(2) Cet article ne fait point partie du recès de 1572; il se retrouve dans l'art. 2 du titre V de celui de 1614, mais avec la suppression des motifs et d'une manière plus abrégée.

den oder die, aus Hungersnöten zu retten, vnd im Leben zu erhalten; vnd da solchs geschege, sol doch solches der Schipper zu Rechnung bringen. So aber der Schipper einige Victualien oder Gedrencke verkauffen würde, vnd das Geldt daruon nicht in Rechnung brächte, so sol es ihm für ein Vntrewe geachtet vnd gestraffet werden.

X. Item. Wann die Schiffe zu Hause kommen, sollen die Schipper ihre vbergebliebene Schiffs Victualien ohne Verzugk, schüldig sein den Redern zu übergeben.

XI. Item. Nachdem auch grosse Nachlässigkeit vnd Versеumung bey vielen Schippern gespüret wird, dem Kauffmann zu grossem Schaden vnd Nachtheil, wodurch offtermals die Reise verseumet, vnd Kauffmans Gut, sonderlich Getreidich, gar zu nichte wird, vnd verdirbet, nemlich wegen der langsamen Außredung, welchs dann manchen Kauffman hat schew gemacht vnd abgehalten, in vnser Schiffe zu schiffen, dann wol ehemals befunden, das etzliche Holländer, oder auch andern gleich grössere Schiffe, als die vnsere habende, wol zweymal gleich lössen vnd laden können, ehe etzliche der vnsern einmal geladen haben. Auch das noch mehr zu beklagen ist, wann ihrer eins theils jhre Schiffe gleich zugeladen, die Victualien vnd andere Notturfft schon in den Schiffen haben, dennoch in acht oder neun Tagen darnach, ob gleich der Wind schön vnd gut ist, nicht können von hier gebracht werden:

Derwegen verordnet sol seyn, das nach diesen Tagen ein jeder Schipper seine Dinge also ordnen, seine Victualien in der Zeit verschaffen, mit seinen Reders rechnen vnd klar machen, auch dem Volck die Hüre also geben sollen, das, wenn er das letzte Gut auffnimpt, zum lengsten vnd forderstеn, in

il est tenu de porter en compte tout ce qu'il aura ainsi employé.

Tout patron qui, ayant vendu quelque portion que ce soit de vivres ou de boissons, ne portera pas en compte l'argent qu'il en aura reçu, sera réputé prévaricateur et puni en conséquence (1).

X. *Item.* Au retour du navire, le patron remettra de suite à ses co-intéressés tout ce qui restera des provisions (2).

XI. *Item.* Comme on remarque de la part de beaucoup de patrons, au grand détriment et préjudice des négocians, une incurie et une négligence extrêmes, par suite desquelles le voyage est souvent retardé, et les marchandises du négociant, particulièrement les blés, sont avariées et perdues, notamment à cause de la lenteur de l'armement, ce qui a déplu à beaucoup de négocians et les a empêchés de charger dans nos navires; et comme il a déjà été anciennement observé que les Hollandais et les autres nations, ayant des navires plus grands que les nôtres, peuvent opérer deux déchargemens et chargemens pendant que les nôtres n'ont pu compléter même un seul chargement; attendu qu'il est encore plus fâcheux que quelques-uns de nos patrons, après avoir chargé leurs navires et avoir mis à bord les vivres et autres objets nécessaires, ne puissent cependant se décider à partir que huit ou neuf jours après, bien que le vent soit bon et favorable:

A ces causes, il est ordonné qu'à dater de ce jour les patrons seront tenus de se procurer toutes les provisions nécessaires, de régler leurs comptes avec leurs co-intéressés et leur équipage, en sorte qu'aussitôt qu'ils auront à bord les derniers objets de la cargaison, ils partent deux, ou, au plus tard, trois jours après, si toutefois le vent le

(1) Cet article ne fait point partie du recès de 1572; il se retrouve dans l'art. 2 du titre XI de celui de 1614, avec une addition qui prescrit la vente pour éviter la perte des choses.

(2) Cet article ne fait point partie du recès de 1572; il se retrouve dans l'art. 3 du titre XI de celui de 1614, avec l'addition d'une disposition pénale.

zween oder dreyen Tagen hernach, so der Wind etwas fuget, zu Sigel gehen sollen, bey der Peen L Vngrisch Gülden.

So auch einig Reder verziehen, oder seumig würde mit dem Gelde der Außredung, der sol derselben Busse bestanden sein, vnd der Schipper sol mügen auff des Reders Part bodemen, auff das der Schipper hiedurch nicht auffgehalten werde. Des sollen auch wiederumb die Kaufflente in der Zeit, so durch die verordnete Frachtherren bestimmet, jhre Güter abschiffen, vnd da sie hierinne verseumblich, sol der Schipper dar auff nicht warten, vnd der Kauffman sol gleichwol die volle Fracht zalen, so fern jhm der Schipper sein Raum zeiget, oder das ledig führet.

permet; et ce, sous peine de payer une amende de cinquante florins de Hongrie (1).

Le co-intéressé qui sera en retard de payer au patron la part de ce qu'il doit pour les préparatifs du voyage, sera condamné à la même amende, et ce dernier, pour n'être pas retenu par ce motif, aura le droit d'emprunter à la grosse sur la part de cet associé. De leur côté, les négocians sont tenus de faire transporter leurs marchandises à bord dans le temps fixé par les armateurs; s'ils négligent de le faire, le patron ne sera pas obligé de les attendre, et les négocians seront obligés de lui payer le fret entier, pourvu que le patron leur indique l'emplacement où ils devoient charger, et qu'il l'ait laissé vide (2).

XII. Wann die Rechnung mit den Freunden gemacht sol werden, so sol der Schipper alle Freunde verbotschafften, vnd die Freunde sollen auch alle darzu kommen, oder so einer Ehehafft hette, der sol einen andern an seine Stath senden, oder aber einem von den Freunden die Vollmacht geben, bey Peene von zwey Thalern, einer dem Schiff zum besten, der ander den Armen, sonder Genad. Würde auch iemandt der Freunde darzu gefördert, vnd sich nicht einstellen, noch jemandt von seinet wegen, der selbige sol alles das genige genehm zu halten schüldig sein, was die Anwesenden desfals gehandelt.

XII. Lorsqu'il s'agira de régler les comptes du patron avec ses co-intéressés, il sera tenu de les convoquer tous, et ceux-ci seront obligés d'assister à cette réunion. Si l'un d'eux éprouve quelque empêchement, il devra se faire remplacer par une autre personne ou donner son plein pouvoir à l'un de ses co-intéressés, et ce sous peine de deux thalers d'amende, dont l'un au profit du navire et l'autre pour les pauvres, sans rémission. Le co-intéressé qui, ayant été convoqué, ne sera pas venu lui-même, et qui aura négligé de se faire représenter, sera considéré comme ayant donné son approbation à tout ce qui aura été fait et arrêté en son absence (3).

XIII. Es sol auch kein Schipper für sich allein, oder mit der Freunde einem oder mehr, einig Gudt oder Kauffmanschafft, schiffen, einnehmen oder führen, den andern Freunden zu Vorfange, besondern, da ein Vorteil vorhanden, sol es der Schipper den Schiffs-Freunden alle sämptlich zu erkennen geben; dann dieweil die Freunde sämptlich reden, so ist auch billich, das sie

XIII. Il n'est permis à aucun patron, soit pour son propre compte, soit pour le compte de l'un ou de quelques-uns des co-intéressés, de prendre à bord des marchandises au préjudice et à l'insu des autres : mais, lorsqu'il se présentera quelque occasion de profit, il devra en faire part à tous les intéressés; car il est juste que les co-intéressés, contribuant tous aux dépenses, participent à tous les profits. Celui qui enfreindra cette disposition

(1) Voir sur cette expression la note 2 de la page 545 ci-après.

(2) Cet article n'est point dans le recès de 1572. La première partie est reproduite dans l'art. 4 du titre v du recès de 1614, sauf la suppression des motifs; la seconde est, pour le sens, dans l'art. 7.

(3) Cet article est le même que l'art. 8 du recès de 1572; il forme, en termes presque identiques, l'article 1.er du titre XII de celui de 1614.

sämptlich geniessen. So einer hierüber thete, der sol solcher Güter verfallen sein, vnd darüber nach Gelegenheit in Straffe genommen werden.

subira la confiscation des marchandises chargées en contravention, et sera en outre puni suivant la gravité des circonstances (1).

XIV. So sich ein Schipper gegen seine Freunde versege, alsso das die Freunde billich Vrsach hetten, den Schippern abzusetzen, so sollen die Freunde Macht haben den Schippern abzusetzen, jedoch das sie jhm sein Part bezalen, gleich wie den Freunden ihre Part kostet.

XIV. Si un patron manque à l'un des co-intéressés au point qu'ils aient un motif légitime de le révoquer, ils en auront le droit, toutefois après lui avoir remboursé le montant de sa part dans le navire, au prix que valent leurs propres parts (2).

XV. Es sol auch nach diesem Tage kein Schipper, der von aussen herein kömpt, oder auch der bey einem in der Stadt wohnet, angenomen werden, der zuvor ein Schiff geführet hat, es sey dann, das er gut Beweis hat von den Freunden, den er zuvor gedienet hat, das er mit Wissen vnd Willen, auch mit guter danckbar Rechenschafft, von seinen Freunden geschieden sey, bey Peen von XXX. Thalern den Redern zu geben.

XV. A dater de ce jour, nul patron qui arrive de l'étranger, ou même qui est logé chez quelqu'un en ville, ne pourra, s'il a précédemment été chargé de la conduite d'un navire, être employé sans fournir la preuve qu'il a quitté ses précédens armateurs de leur plein gré, et après leur avoir fidèlement rendu ses comptes, sous peine d'une amende de trente thalers à leur profit (3).

XVI. Weil auch die Steurleute die Heure hoch bringen, vnd der Schipper dem Steurman mit der Heure folget; so sol nach diesen Tagen, kein Schipper angenommen werden, besondern die Freunde sollen zuvor seine Heure auff alle Fahrwasser machen; so wird der Schipper sein vnd seiner Freunde Bestes mit des Steurmans Heure zu machen wissen, bey Peen wie vohr den Redern zu verfallen. Vnd sol das geheurte Volck, so bald es der Schipper in seine Kost nimpt, von Stund an jhre Herberge im Schiffe nehmen, vnnd sonsten keine andere Herberge suchen noch haben.

XVI. Comme les contre-maîtres portent leurs gages à un taux très-élevé, et que les gages du patron suivent la progression de ceux des contre-maîtres, nul patron ne pourra être engagé à l'avenir sans que les armateurs ne déterminent à l'instant même son salaire sur toutes les mers; alors le patron, lorsqu'il louera le pilote, saura veiller à ses intérêts et à ceux de ses co-intéressés, sous peine d'une amende de vingt thalers payable aux armateurs. Tous les gens loués pour former l'équipage doivent, aussitôt que le patron a commencé à leur fournir la nourriture, résider dans le navire, sans pouvoir aller loger ailleurs (4).

XVII. Dieweil viele Admiralschafft ge-

XVII. Comme il arrive souvent que l'on

(1) Cet article est le même que l'art. 9 du recès de 1572; il se retrouve dans l'art. 6 du titre V de celui de 1614.

(2) Cet article est le même que l'art. 10 du recès de 1572; il se retrouve dans l'art. 4 du titre II de celui de 1614.

(3) Cet article est le même que l'art. 11 du recès de 1572, et forme, en termes presque identiques, l'art. 1.er du titre II de celui de 1614. Cleirac paroît n'avoir pas saisi le sens de cet article, un peu obscur, comme je l'ai dit, page 502, note 2. Il traduit dans le sens que le patron ne peut fixer le salaire du pilote que d'accord avec les armateurs.

(4) Cet article est le même que l'art. 12 du recès de 1572. La première partie forme l'art. 2 du titre II de celui de 1614, sauf la suppression des motifs; la seconde partie se retrouve, pour le sens, dans la première partie de l'art. 6 du titre IV du même recès.

macht werden, vnd doch wenig gehalten; wer nun die Admiralschafft bricht, vnd darüber jemand genommen würde, so sol der Schipper so die Admiralschafft gebrochen hat, schüldig sein, den Schaden von dem seinen zu bezalen; hat er das am Gelde nicht, so sol ers an deme büssen daran ers hat.

convient de voyager de conserve, et que néanmoins on en viole souvent les conditions, le patron qui, en s'écartant du convoi, sera cause de la prise de quelque navire, sera tenu de payer de ses deniers le dommage qui en résulteroit; s'il n'a pas assez d'argent, il en répondra sur tout ce qu'il possède (1).

XVIII. Kein Schipper sol nach diesen Tagen Schiffs-Volck heuren, wie sie Namen haben, sie haben dann genugsam Paßport, von vorigen jhren Schippern, mit welchen sie gefahren haben, bey Peen von zwey Thalern, von jeder Person, welche er ohne Paßport mitnemen würde; an de Schipper Geselschafft die Helffte, vnd den Armen die ander Helffte.

Weil aber die Frembden weit abgesessen Schipper nicht alleweg bekandt, ein theils auch nicht schreiben vnd also keine Paßbort außgeben können, dahero viel Vnrichtigkeit vnd Vnterschleiff entstehen köndte; so sol den Elderleuten der Schipper-Geselschafft in den Stedten solche Passe den Schiffskindern frey, ohne Entgeltnusse mitzutheilen aufferlegt sein, darunter doch in Nothsachen ausserhalb Landes, einem frembden Boeßman ohne Paßbort, nach Gelegenheit anzunehmen, nicht sol gemeint sein.

XVIII. A dater de ce jour, nul patron n'engagera des hommes d'équipage, sous quelque dénomination que ce soit, s'ils ne sont munis d'un certificat d'acquit du patron avec lequel ils auront précédemment navigué, sous peine d'une amende de deux thalers par homme qu'il aura ainsi engagé sans certificat : la moitié de l'amende tournera au profit de la société des marins, et l'autre moitié au profit des pauvres.

Cependant, les patrons étrangers n'étant pas toujours connus, et plusieurs d'entre eux ne sachant pas écrire, et ne pouvant par cette raison délivrer de certificats d'acquit, ce qui peut donner lieu à plusieurs embarras, les doyens de la société des marins dans les villes seront tenus de délivrer gratuitement les certificats d'acquit aux matelots. La mesure prescrite au présent article n'empêche pas néanmoins d'engager un matelot étranger en cas de besoin en pays étranger, sans congé d'acquit (2).

XIX. Kein Schipper sol seinem Volcke Paßpor weigern, es sey dann, das derselbige so vnbillich sich binnen Schiffsbort, oder sonsten gehalten hette, das er keines Paßborts wert were. Können sie sich nicht darumb vergleichen, sol es zu Erkentnis bey der Schipper-Geselschafft gestellet werden, ob er des Paßborts wirdig sey oder nicht, bey Peen, wie vorgemeldt. Vnd wofern sie sich dar auch nicht vmb vergleichen können, sol es zu Erkentnuß der Obrigkeit gestellet sein.

XIX. Nul patron ne devra refuser un congé d'acquit à ses matelots, à moins que celui qui le demandera ne se fût si mal conduit, à bord ou ailleurs, qu'il l'en jugeât indigne. Si les deux parties ne peuvent s'accorder sur ce point, la société des marins prononcera. S'ils ne veulent pas s'en tenir à la décision de la société, on auroit recours aux magistrats; le tout sous les peines ci-dessus exprimées (3).

(1) Cet article est le même que l'art. 13 du recès de 1572; on le retrouve dans l'article unique du titre VII de celui de 1614, sauf la suppression des motifs.

(2) Cet article est, pour le sens, le même que l'art. 14 du recès de 1572; la première partie, réunie à l'article suivant, forme l'art. 1.er du titre IV de celui de 1614.

(3) Cet article est le même que l'article 15 du recès de 1572; il forme, comme je l'ai dit à la note précédente, la seconde partie de l'art. 1.er du titre IV du recès de 1614, mais avec des additions et une rédaction différente.

XX. Wann ein Schipper in frembden Oertern Winterlage oder sonsten zu jeder Zeit ligen würde, so sol keiner des Schiffskinder vom Schiffe gehen, ohn seinen Willen, bey Peen der halben Heur, daruon die Helffte dem Schippern, vnd der ander Theil den Armen.

XX. Lorsqu'un patron hivernera ou se trouvera en d'autres temps à l'ancre en pays étranger, aucun des gens de l'équipage ne pourra quitter le navire sans son ordre ou sa permission, sous peine d'une amende équivalente à la moitié de son loyer, dont une moitié sera pour le patron et l'autre pour les pauvres (1).

XXI. Deßgleichen wann der Schipper seine Schiffskinder redlicher Weise den Winter über, oder sonst jederzeit außgehalten hat, sollen sie den Schipper zu höger Heure nicht bringen, bey Peen der halben Heure, vnd Straffe des Erbarn Raths.

XXI. Lorsqu'un patron aura loyalement entretenu et payé les gens de son équipage pendant l'hiver ou dans toute autre saison, ceux-ci ne pourront le contraindre à leur donner une augmentation de gages sans encourir la même peine et un châtiment que leur infligera l'honorable sénat (2).

XXII. Kein Schiffes-Volck sol vom Schiffe fahren, wann sie für Ancker oder sonsten an was Ort vnd Enden liggen, ohne Erleubnus des Schippern, Schriveyns, Steurmans oder Heuptboßmans, bey Peen jeder Person ein halben Thaler.

XXII. Nul individu de l'équipage ne pourra quitter le navire, quand il sera à l'ancre, ou quand il s'arrêtera en quelque port ou devant quelque cap sans la permission du patron, de l'écrivain, du contre-maître où du principal bosseman, sous peine d'un demi-thaler d'amende (3).

XXIII. Gleicher Gestalt, wann ein Schipper mit seinem Volcke zu Land fähret, so sol das Volck schüldig sein, auff das Both oder Schute zu warten, vnd wo sie der Schipper zu Lande zu gebrauchen hat, sollen sie jhme willig sein. Vnd sobald der Schipper dem Schiffs-Volcke gebeut zu Schiffe zu fahren, vnd darüber jemand zu Land bliebe, vnd die Nacht nicht zu Schiffe kommen würde, sol er seine Führung verbrochen haben, oder mit Gefengnus gestraffet werden.

XXIII. Lorsqu'un patron se rendra à terre avec des gens de son équipage, ceux-ci seront obligés de veiller au canot ou à la chaloupe; et si le patron veut les employer à terre, ils lui obéiront; et dès qu'il leur ordonnera de retourner à bord, si l'un d'eux reste à terre et passe une nuit sans revenir, il perdra son droit de portée ou sera puni de prison (4).

XXIV. Wann ein Schipper sein Volck geheuret hat auff Franckreich oder anderßwo, vnd der Schipper bekem von seinen Freunden oder sonst von andern Zeitung, das er am andern Orte besser Profit zu thuende vermutend ist, so sollen sie dem Schipper folgen, des soll ihnen der Schipper Verbesserung zusagen. Können sie sich vmm Verbesserung

XXIV. Lorsqu'un patron aura loué son équipage pour aller en France ou dans quelque autre pays, s'il reçoit de ses co-intéressés, ou d'autre part, l'avis qu'il y a plus de profit pour lui dans un autre lieu, les gens de l'équipage devront le suivre, pourvu toutefois qu'il leur promette une augmentation de gages (5). S'il ne peut s'accorder à cet égard avec eux, la décision sera remise au juge-

(1) Cet article est semblable à l'art. 16 du recès de 1572 et à l'art. 15 du titre IV de celui de 1614.

(2) Cet article est le même que l'art. 17 du recès de 1572 et se retrouve dans l'art. 22 du titre IV de celui de 1614.

(3) Cet article est semblable à l'art. 19 du recès de 1572 et à l'art. 16 du titre IV de celui de 1614.

(4) Cet article réunit en un seul les art. 20 et 21 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 19 du titre IV de celui de 1614.

(5) Les mots des soll..... zusagen ne sont point dans l'édition de Dantzick de 1592; je les ai admis d'après le texte joint aux statuts de Lubeck et d'après l'édition d'Engelbrecht.

der Heure nicht vergleichen, so sol die Verbesserung stehen an guter vnparteischer Befarender oder Elderleute Erkendtnus, wann die Reise geendiget ist ꝛc. So hierüber jemandt thete, vnd Meuterey anrichten würde, der sol wie ein Meutemacher gestraffet werden.

ment de navigateurs impartiaux ou des doyens du commerce, après le voyage (1). Celui des gens de l'équipage qui se refusera à cette obligation, et qui tentera de faire mutiner les autres, sera puni comme instigateur de sédition (2).

XXV. Wer auff die Wacht bestellet ist, vnd würde schlaffend befunden, der sol 4 ß. Lübisch oder an frembden Oertten die Wirde dafür, den Armen in die Büchse geben.

XXV. Celui qui, étant de garde, sera trouvé endormi, paiera une amende de quatre schillings de Lubeck, et en pays étranger la valeur correspondante, à verser dans le tronc des pauvres (3).

XXVI. Wer einen schlaffen findet, der auff die Wacht bescheiden ist, vnd bringet solchs nicht an, besondern verschweigt es, der sol 2 ß. in die Büchse geben.

XXVI. Celui qui surprendra un homme de garde endormi et ne le dénoncera pas, versera la moitié de l'amende ci-dessus dans le tronc des pauvres (4).

XXVII. Es sol kein Boeßman so verwegen sein das Both oder Eßbinck loß zu machen ohne Erlöbnus des Schippern oder Steurmans, bey Straff der Gefengnus.

XXVII. Nul matelot ne pourra détacher la chaloupe sans la permission du patron ou du contre-maître, sous peine de prison (5).

XXVIII. Dieweil grosse Gebreche einfallen, dadurch gros Schade geschiehet, das sich offtmals etzliche für Steurmanne, Heuptboesmanne oder Officirer außgeben, und nicht voll dafür thun oder gut sein können, die sollen ihrer Heure verfallen sein, vnd wann sie die Reise vollendet haben, nach Gelegenheit in Straffe genommen werden. Alles so fern der Schipper solches gut thuen kan, mit zween guten Männern, oder seinem Volcke, das der Schiffmann nicht düchtig genug darzu, dafür er sich dann außgeben.

XXVIII. Comme il arrive souvent des malheurs par la faute de gens qui, se disant pilotes, contre-maîtres ou officiers mariniers, ne sont pas en état d'en remplir les fonctions, ceux qui seront dans ce cas perdront leurs loyers, et, après avoir terminé le voyage, ils seront punis suivant les circonstances, sur la preuve que fera le patron, assisté de deux hommes probes ou de son équipage, que ce marin n'étoit pas capable de remplir les fonctions pour lesquelles il s'étoit engagé (6).

XXIX. Dieweil das Schiffs-Volck sich vnterweilen mutwillig gegen den Schippern

XXIX. Comme il arrive parfois que les matelots se conduisent mal à l'égard du pa-

(1) Cleirac traduit comme si la décision de la contestation devoit être confiée à la majorité de l'équipage, ce qui est un contre-sens; car l'équipage seroit alors juge dans sa propre cause.

(2) Cet article est le même que l'art. 22 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 20 du titre IV de celui de 1614, avec de légers changemens, notamment la suppression du mot *France*. Voir l'art. 50.

(3) Cet article est le même que l'art. 23 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 12 du titre IV de celui de 1614, avec une différence dans le taux de l'amende. Cleirac a réuni en un seul cet article et le suivant.

(4) Cet article est le même que l'art. 24 du recès de 1572, et se retrouve dans l'art. 13 du titre IV de celui de 1614, sauf que l'amende est la même qu'à l'article précédent.

(5) Cet article, qui ne se trouve point dans le recès de 1572, est le 27.e de celui de 1530. Il est reproduit dans l'art. 14 du titre IV de celui de 1614. Cleirac traduit : *Il est inhibé* [défendu] *aux matelots d'amarrer les esquifs ou bateaux à côté des navires ;* ce qui est évidemment un contre-sens.

(6) Cet article est le même que l'art. 25 du recès de 1572; on le retrouve dans l'art. 4 du titre IV de celui de 1614.

anstellet, wann sie die volle Heur empfangen haben, so sol nach diesem Tage kein Schipper seinem Volck ihre Heure anders, dann in dreyen Theilen geben; ein Theil da er ableufft; das ander Theil da er losset; das dritte Theil wann die Reise vollendet ist, bey Peen von x Thalern, den Schippern zu verfallende.

tron lorsqu'il leur a donné tout leur loyer, à dater de ce jour tout patron paiera ses matelots en trois fois; savoir : le premier tiers en partant, le second tiers dans le lieu où il s'arrêtera, et le troisième tiers au terme du voyage; et ce, sous peine de dix thalers d'amende (1).

XXX. So sich einer oder mehr gegen den Schippern mutwillig stellen vnd vntrew befunden, vnd solchs mit zween Schiffskindern erweiset werden köndte, denselben sol der Schipper Macht haben, zu gelegener Zeit an Land zu setzen, doch das Leut drauff wohnen; dar gegen sollen sich die andern nicht setzen, besondern dem Schippern die Reise vollenden helffen, bey Verlust jrer Hewr, vnd bey hoher Straffe der Obrigkeit.

XXX. Si un ou plusieurs matelots se rendent coupables d'insolence ou d'infidélité envers le patron, et que la preuve en soit faite par le témoignage de deux hommes de l'équipage, le patron pourra, lorsqu'il le jugera convenable, mettre les coupables à terre, toutefois en lieu habité; et les autres gens de l'équipage ne devront point s'y opposer, mais seront tenus d'aider le patron à terminer le voyage, sous peine de perdre leurs gages et d'être sévèrement punis par les magistrats (2).

XXXI. Wann das Schiffs-Volck in Brüche felt, vnd alßdann der eine dem andern nicht zu widern zeugen wil, so sol der Schipper bey seinem Eidt gefraget werden, vnd die jenigen so da bruchhafftig sein, also gestraffet werden. Es were denn Sache, das sichs zutrüge, das einer den andern auff dem Schiffe todt schlüge, den Theter sol der Schipper in die Eisen schlagen, vnd ins erste Gericht bringen vnd also nach Gelegenheit gestraffet werden.

XXXI. Si, en cas de délit, les gens de l'équipage refusent de rendre témoignage l'un contre l'autre, le patron sera cru à son serment, et les délinquans seront punis en conséquence. S'il arrive qu'un matelot en tue un autre à bord, le patron fera mettre le coupable aux fers et le livrera dès qu'il pourra au tribunal le plus proche, pour qu'il soit puni suivant les circonstances (3).

XXXII. Das Schiffs-Volck sol auch keine Gasterey im Schiffe halten ohne Wissen vnd Willen des Schippern, bey Peen ihrer halben Heuer.

XXXII. Les gens de l'équipage ne pourront faire d'orgies à bord sans en avoir obtenu la permission du patron, sous peine de perdre la moitié de leurs gages (4).

XXXIII. Keiner vom Schiffs-Volck sol seine Fraw des Nachts im Schiff behalten, bey Peen eines Thalers.

XXXIII. Nul homme de l'équipage ne pourra garder sa femme à bord pendant la nuit, sous peine d'un thaler d'amende (5).

(1) Cet article est le même que l'art. 26 du recès de 1572 : on le retrouve dans l'art. 6 du titre III de celui de 1614, mais avec une rédaction bien différente.

(2) Cet article est le même que l'art. 27 du recès de 1572; on le retrouvera dans l'art. 8 du titre III de celui de 1614.

(3) Cet article est le même que l'art. 28 du recès de 1572; on le retrouve dans les art. 9 et 11 du titre III de celui de 1614. Cleirac n'a ni traduit ni même analysé la première moitié de cet article.

(4) Cet article est le même que l'art. 29 du recès de 1572; on le retrouve dans l'art. 8 du titre IV de celui de 1614.

(5) Cet article est le même que l'art. 30 du recès de 1572; on le retrouve dans l'art. 9 du titre IV de celui de 1614.

XXXIV. Keiner sol schiessen ohne Befehl des Schippern, so jemandt darin beschlagen würde, sol das Kraut vnd Lot duppelt bezahlen.

XXXIV. Nul ne pourra tirer d'arme à feu sans un ordre du patron; celui qui le fera paiera une amende double du prix de la charge (1).

XXXV. Im Fall der Schipper solche Brüche, die also, wie obberürt verfallen sein möchten, wann die Reise gethan, verschweigen würde, der sol verwircket haben L Thaler; den halben Theil ans Gerichte, die ander Helffte den Armen.

XXXV. Si le patron, à son retour, ne dénonce pas les délits qui viennent d'être spécifiés, il sera condamné à une amende de cinquante thalers, dont moitié au profit des pauvres (2).

XXXVI. Wann ein Admiralschafft gemacht ist, oder es sonsten sich begebe, das einem ein Freybeuter an Bort keme, sol das Volck schüldig sein sich zu wehren bey Verlust ihrer Heure. So aber jemandt darüber geleempt würde, der sol geheilet, vnd gleich Hauerey über Schiff vnd Gut gerechent werden. Vnd da er zu solcher Vnuermügenheit geraten würde, das er die Kost nicht mehr zu gewinnen wust, sol jhm frey Brodt sein Lebenlang verschafft werden.

XXXVI. Si pendant un voyage de conserve ou autrement quelque corsaire vient attaquer le navire, les gens de l'équipage sont tenus de se défendre, sous peine de perdre leurs loyers; si quelqu'un d'eux est blessé, les frais de son traitement et de sa guérison seront supportés, à titre d'avaries, par le navire et les marchandises. Si par suite de cette blessure il se trouvoit hors d'état de gagner sa vie, on lui assurera du pain pour le reste de ses jours (3).

XXXVII. Solte auch erweiset werden können, das jennich der Schiffskinder dem Schippern in solcher grossen Noth nicht helffen, noch entsetzen wollen, vnd das Schiff darüber genommen würde, sol derselbig offenbar mit Rhuten auff dem Blocke gesteupt werden.

XXXVII. Si, au contraire, il peut être prouvé que des gens de l'équipage ont abandonné le patron dans ce péril, et que le navire ait été capturé, le coupable sera battu de verges au pilori (4).

XXXVIII. Solte dann erweiset werden, das die Schiffskinder in solcher Noth das jre gethan, vnd willig gewesen, der Schipper aber solches verseumet, vnd nicht fechten wollen, so sol der Schipper nach der Zeit, jennige Schiffe zu führen nicht begleubet, sondern seiner Ehren entsetzet sein, vnd für keinen ehrlichen Man gehalten werden.

XXXVIII. Mais, s'il est prouvé que les gens de l'équipage ont tous fait leur devoir, et qu'au contraire ce soit le patron qui ait refusé le combat, on ne lui confiera plus de navire, il sera déchu de son titre, et ne sera plus réputé honnête homme (5).

(1) Cet article est le même que l'art. 31 du recès de 1572; on le retrouve dans l'art. 10 du titre IV de celui de 1614.

(2) Cet article est le même que l'art. 33 du recès de 1572; on le retrouve dans l'art. 10 du titre III de celui de 1614.

(3) Cet article forme une partie de l'art. 32 du recès de 1572; on en trouve la première partie refondue avec l'article suivant dans l'art. 28 du titre IV du recès de 1614, et la seconde partie dans l'art. 3 du titre XIV.

(4) Cet article forme la seconde partie de l'art. 32 du recès de 1572; on a vu qu'il étoit fondu avec le précédent dans l'art. 28 du titre IV du recès de 1614.

(5) Cet article n'est dans aucun recès antérieur; on le retrouve, en termes presque identiques, dans l'art. 12 du titre III de celui de 1614.

XXXIX. Dieweil auch offtmals durch Faulheit oder Versenmnus der Boeßleute, der Ballast nicht an die Oerter so darzu verordnet, gebracht, sondern ins Wasser gesencket, zu grossem Schaden des Thieffes, so sol hinfürder ein besser Auffsehen gehalten, vnd der Ballast an gebürende Oerter gebracht werden, bey Straffe einer jeden Stadt Obrigkeit.

XL. Begeb sichs das Schiffsleute ohne Vrlob zu Lande giengen, vnd geschlagen oder verwundet worden, ist der Schipper sie heilen zu lassen nicht schüldig. Geschehe aber solches auff seinem Arbeit, oder in seinen Werbungen, so hat es ein ander Gelegenheit, vnd muß sie heilen lassen.

XLI. Were es Sache das merckliche grosser Schad geschehe, wegen jenniges Boeßmans Abwesens aus dem Schiffe, hat er den Schaden nicht zu erstatten, er sol Jahr vnd Tag im Gefengnis mit Wasser vnd Brodt gespeiset werden. Würd auch durch solch sein Abwesen vom Schiffe, das Schiff vntergehen, vnd jemand im Schiffe todt bliebe, er sol am Leben gestrafft werden.

XLII. Gewinnet der Schipper einen Schiffman, das er an seine Kost kompt, vnd helt sich der Schiffman vnredlich, das beweißlich ist, ehe er aussiegelt, so mag er jm wol Vrlaub geben. Würd er sich aber redlich verhalten, vnnd der Schipper jhme vnuerschüldet Vrlaub gebe, soll er jhme ein drittentheil der Heure, so jhme da zur Stette gebüre vergnügen vnd bezalen, vnd solches aus seinem Beutel, vnnd den Redern nicht in Rechnung bringen.

XLIII. Giebet ein Schipper seinem Schiff-

XXXIX. Comme il arrive souvent que, par la négligence des gens de l'équipage, le lest n'est point porté au lieu qui lui est destiné, mais jeté dans l'eau, au grand préjudice du chenal, on veillera mieux dorénavant à ce qu'il soit porté au lieu fixé par les réglemens, sous peine d'un châtiment qui sera prononcé par les autorités de chaque ville (1).

XL. Si des matelots vont à terre sans la permission du patron, et qu'ils soient battus ou blessés, il ne sera pas tenu de les faire guérir; mais, si c'étoit par ses ordres ou pour ses affaires qu'ils fussent allés à terre, et que là ils fussent blessés, il en sera autrement, et il les fera guérir (2).

XLI. S'il arrivoit du dommage au navire par l'absence d'un matelot, et qu'il n'ait pas le moyen de le réparer, il sera mis en prison, au pain et à l'eau, pendant un an et un jour. Si, par son absence, le navire venoit à périr, et que quelqu'un mourût par cet accident, il sera condamné à la peine capitale (3).

XLII. Si le patron engage un matelot, et que celui-ci se conduise mal d'une manière notoire, le patron pourra le renvoyer avant de mettre à la voile : si, au contraire, il se conduit bien, et que le patron le renvoie sans raison, il lui paiera, de sa poche et sans le porter en compte aux co-intéressés, le tiers de son loyer (4).

XLIII. Si un patron renvoie un matelot

(1) Cet article n'est dans aucun des recès précédens; on en trouve le sens dans l'art. 6 du titre XI de celui de 1614.

(2) Cet article n'est dans aucun des recès précédens. La première moitié est reproduite dans l'art. 17 du titre III de celui de 1614, et l'autre moitié dans l'art. 1.er du titre XIV. Il est facile de reconnoître qu'il a dû être emprunté de l'art. 20 de la compilation de Wisby, lequel n'est lui-même que la traduction de l'art. 6 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme.

(3) Cet article est, en termes presque identiques, dans l'art. 2 du recès de 1441; il est reproduit dans l'art. 18 du titre IV de celui de 1614.

(4) Cet article, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, est reproduit dans l'art. 5 du titre IV de celui de 1614. Il a été emprunté des art. 3 et 47 de la compilation de Wisby, et forme, avec l'article suivant, une théorie que j'expliquerai dans la note 1 de la page 520.

man ohne redliche vnnd fürweißliche Vrsachen Vrlaub, in Flandern oder anderswo, da man erst losset, oder anderwerts wider ladet, so sol jme der Schipper die vollen Heure vnd Führung zu bezahlen schüldig sein. Wolte auch der Schiffman von dem Schippern Vrlaub haben, da die halbe Reise gethan wird, dann sol der Schiffman gleichsfals verpflichtet sein dem Schippern die gantze Heure vnd Führung auch zu bezahlen.

sans justes motifs en Flandre ou en tout autre lieu où il aborde, pour décharger ou pour prendre un nouveau chargement, il sera tenu de lui payer tous ses gages et sa portée; de son côté, si le matelot demande son congé au patron à la moitié du voyage, il sera aussi tenu de lui restituer le montant de ce qu'il a reçu de loyer et le fret de sa portée (1).

XLIV. Würde jenig Boeßman oder Officirer, wann er den dritteutheil Hewer empfangen, vom Schiff entlauffen, sol demselbigen, wann er betretten, zur Straff vnd andern zum Abschew ein Boeßhaken auff die Backe gebrandt werden.

XLIV. Si un matelot ou officier qui a reçu le tiers de ses gages déserte du navire, il sera marqué d'une ancre à la joue, pour servir d'exemple aux autres (2).

XLV. Würde ein Schipper einen Schiffsbruch leiden, seind die Schiffs-Kinder schüldig, das Gut, Takel vnd Tauw bergen zu helffen, dafür sol ihnen der Schipper ein redlich Berggeldt geben; hat er aber kein Geldt, muß er sie wieder verschaffen an den

XLV. Si un patron fait naufrage, les gens de son équipage sont tenus de l'aider à sauver les effets, agrès, cordages, et il leur donnera une gratification proportionnée à leurs services; s'il n'a pas d'argent, il les ramenera au lieu où il les a engagés, s'ils veulent le suivre. S'ils refusent de l'aider et que

(1) Cet article n'est dans aucun des recès antérieurs. La première partie est reproduite dans l'art. 17 du titre III de celui de 1614, et la seconde dans l'art. 24 du titre IV. Il prévoit un cas différent de celui qui est décidé dans l'art. 42. On suppose ici et même on constate d'une manière expresse que le matelot qu'il s'agit d'indemniser a quitté le lieu de son départ, et qu'il est arrivé à celui pour lequel le patron a fait voile, soit dans l'intention d'y décharger ses marchandises, soit dans l'intention d'y prendre un chargement. Or le matelot à qui le patron n'a pas de reproches à faire, car alors ce seroit le cas particulier prévu par l'art. 30, a rempli son devoir et a fait le voyage autant qu'il dépendoit de lui. Si le patron, par caprice et sans cause, le congédie, il doit lui payer la totalité de ses gages. Dans le cas prévu par l'art. 42 au contraire, le navire n'avoit pas encore été mis à voile; le matelot est dans son pays; il peut se louer facilement à d'autres patrons : il suffit de lui accorder une indemnité. Cette distinction est très-bien établie dans les art. 3 et 47 de la compilation de Wisby, que les art. 42 et 43 du recès de 1591 ont empruntés en les développant. Ils en diffèrent seulement en ce que les articles de la compilation de Wisby, puisés dans les anciens codes de Lubeck, que j'ai cités, t. I.er, page 461, note 1, dans les art. 26 et 38 du statut de la même ville de 1299, et dans l'art. 8 des Usages maritimes de la Hollande, ont fixé l'indemnité à moitié des gages, tandis que l'art. 42 du recès de 1591 la fixe au tiers, et qu'en outre, dans l'intérêt des armateurs, il met l'indemnité à la charge du patron seul.

(2) J'ai déjà fait remarquer, page 457, note 1, que la législation anséatique avoit singulièrement varié à l'égard des matelots déserteurs. L'art. 4 du recès de 1378 se bornoit à les condamner à la restitution des gages et à l'interdiction du service sur les navires anséatiques. L'art. 2 du recès de 1380 prononçoit la peine capitale; cette peine fut convertie par l'art. 13 du recès de 1418 en une détention; l'art. 6 du second recès de 1434 prononça une peine corporelle ou pécuniaire avec interdiction. La peine de mort fut rétablie par l'art. 25 du recès de 1530; celui de 1591 prononça la marque à la joue, peine qui a été reproduite dans l'art. 25 du titre IV du recès de 1614. Tandis que la législation anséatique éprouvoit tant de variations, la peine de mort étoit prononcée contre le matelot qui désertoit après avoir reçu ses gages, par l'art. 25 des Usages de Hollande, formant l'art. 62 de la compilation de Wisby. La peine de la marque à la joue, prononcée pour la première fois contre la désertion par le recès de 1591, existoit déjà pour d'autres délits, d'après les art. 12 du recès de 1418 et 11 de celui de 1447. Sartorius, t. III, page 511, parle de la peine d'amputation des oreilles contre les matelots réfractaires, et assure qu'en 1525 on la supprima, parce qu'on remarqua qu'elle les rendoit encore plus méchans. Je n'en ai trouvé aucune trace dans les recès que j'ai recueillis, à moins que Sartorius n'entende parler de la marque à la joue; mais alors, loin d'avoir été supprimée, elle fut maintenue en 1591 et en 1614.

Ort da er sie außgewonnen hat, so fern sie folgen wollen. Helffen sie jnme nicht, ist er jhnen an Heure vnnd sonst zu geben nichts schüldig, wann das Schiff verloren ist.

le navire périsse, il sera dispensé de leur payer leurs gages ni aucun autre salaire (1).

XLVI. Würd jemandt kranck auff dem Schiffe, der Schipper ist schüldig, den aus dem Schiffe bringen zu lassen, vnd in eine Herberg zu legen, vnd jhme zu leihen Liecht, da er des Nachtes bey sehen mag, auch jhn durch einen Schiffman oder andern lassen warten, auch mit Speiß vnd Tranck zu versehende, wie ers im Schiffe hat, vnnd der Krancke genossen, wie er gesundt war, mehr ist jhme der Schipper zu geben nicht schüldig; des darff der Schipper auff jhn nicht warten, sondern mag wol zu Siegel gehen. So fern er wieder genefet, sol er aller seiner Heure geniessen; stürb er aber, die Heure kriegen die Erben.

XLVI. Si quelque matelot tombe malade à bord, le patron est tenu de le faire transporter dans une auberge, de lui fournir de la chandelle pendant la nuit, et de le faire soigner par un matelot ou par toute autre personne; il lui donnera pour se nourrir des provisions du navire, comme cet homme avoit coutume de les recevoir avant de tomber malade. Mais le patron n'est pas obligé de lui fournir rien de plus, ni d'attendre sa guérison pour mettre à la voile. Si le malade se rétablit, il recevra son loyer en totalité; s'il meurt, ce loyer sera remis à ses héritiers (2).

XLVII. Würden jenige Schiffs-Kinder

XLVII. Si quelques matelots venoient à

(1) Cet article ne se trouve pas, au moins d'une manière littérale, dans les recès précédens, dont plusieurs, tels que celui de 1412, art. 1.er et 2; de 1417, art. 2 et 3; de 1418, art. 2 et 12; de 1434 (octobre), art. 3; de 1447, art. 1.er, 2 et 11; et de 1530, art. 20, prescrivent aux matelots d'aider au sauvetage. Il est reproduit dans l'art. 29 du titre IV de celui de 1614. La ressemblance entre cet article et l'art. 17 de la compilation de Wisby est trop frappante pour qu'on puisse douter qu'il n'en soit une copie. Cet article 17 est lui-même identique avec l'art. 3 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme; mais j'ai dit, t. I.er, page 372, note 2, qu'une omission de quelques mots dans la traduction flamande dont Verwer a publié le texte, rendoit le sens de cet article incomplet, tout en reconnoissant que la même omission n'existoit pas dans la traduction flamande publiée par Boxhorn, que j'ai également imprimée. L'excellent travail de M. Den Tex, dont j'ai parlé page 486, a confirmé mon opinion; mais ce savant paroît me blâmer de m'en être rapporté au texte de Verwer, qu'il accuse, dans ce cas et dans quelques autres, d'inexactitude. Je ne suis point juge compétent du mérite de Verwer, sur le compte duquel les opinions paroissent assez divisées: mais la justice m'oblige à faire observer ici que cet auteur n'a certainement point altéré le manuscrit qui étoit entre ses mains; car précisément les art. 45 du recès de 1591 et 29 du titre IV du recès de 1614 présentent la même omission, qui me sembloit de nature à rendre peu intelligible le texte de Verwer. Il résulte expressément de ces articles, littéralement traduits, qu'après que le patron a donné des soins au sauvetage, il doit, s'il n'a pas d'argent, ramener ses matelots dans le lieu où il les a loués. Voici en effet les termes de la traduction latine de Kuricke, semblable à celle de Werdenhagen: « Si nauclerus pecuniam non habeat, tunc nautas ad locum ubi eos conduxit reducere tenetur, « dummodo eum sequi velint. » J'ai donc dû traduire le plat-allemand par ces mots: *S'il n'a pas d'argent, il est tenu de les reconduire* (les matelots) *dans le lieu où il les a engagés, pourvu qu'ils consentent à le suivre;* ce qui assurément est peu raisonnable: car avec quoi les ramenera-t-il et les fera-t-il vivre en route? Mais, en lisant l'art. 3 des Rôles d'Oléron et les bons textes des Jugemens de Damme, au premier rang desquels je dois placer celui de M. Den Tex, tout s'explique: le patron, s'il n'a pas d'argent, *peut vendre les objets qu'il a sauvés,* ce qui en tout autre cas lui est interdit, et par ce moyen il a de quoi ramener ses matelots. C'est dans cet esprit que j'ai proposé une intercalation de quelques mots dans l'art. 17 de la compilation de Wisby; il me suffit d'y renvoyer: mon intention n'est ici que de constater que si le texte dont Verwer a fait usage n'étoit pas exact (et j'en ai donné plusieurs preuves), il l'a probablement donné tel qu'il l'avoit trouvé, et que ce texte appartenoit à la même famille de manuscrits que celui qui a servi à faire la compilation de Wisby et l'art. 45 du recès de 1591.

(2) Cet article ne se trouve point dans les recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 2 du titre XIV de celui de 1614, avec la seule déclaration que le mal de mer n'est pas considéré comme une maladie qui puisse faire mettre un homme à terre. C'est une copie littérale de l'art. 7 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant l'art. 19 de la compilation de Wisby.

Auffruhr vnnd Verbündnusse machen, gegen den Schippern, vnnd jhn dahin bringen, daß er ohne sonderliche Noth in eine Hafen lauffen müste, da er nicht sein solte, mit Verlust vnnd Schaden des Schiffes vnd Güter, vnd jhme alßdann wieder seinen Willen entlauffen, sollen dieselbigen da sie angetroffen, an jhrem freyen Höchsten gestrafft werden.

XLVIII. Es sollen auch die Schipper darzu verdacht sein, das sie zu Muthwillen vnnd Auffstehung des Schiffs-Volcks kein Vrsache selbst geben, sondern jederm seine woluerdiente vnnd versprochene Heure ohne jenigen Abbruch oder Beschneidung, worüber dann offtermals Klage einkompt, folgen lassen; es were dann das auff vorgehende Verhör vnd Gutachten der Schiffs-Freunde, wann die Reise vollenzogen, jemande seines Versehendes halben etwas zu kürtzen sein solte.

XLIX. Dieweil offt befunden, das ein Schipper dem andern sein Volck abheuret, wann sie schon etliche Zeit in des andern Kost gewesen, es sey mit höherer Heuer oder guten Worten, so sol solcher dem Schippern, da er von scheidet die halbe Heuer, so er bedinget wiederumb geben, vnd der Schipper der jhne also abspannet, sol X Thaler verbrochen haben, den halben Theil an die Herrn, die ander Helffte an die Schipper-Geselschafft.

L. So es sich begebe, das ein oder mehr vnserer Schipper ausserhalb Landes, durch Potentaten oder sonst eine Obrigkeit angehalten würden, oder durch Mangel des Saltzes, auff Fracht oder sonst aus andern Vrsachen, nach Gutdüncken der Schipper, jhren Freunden zum Besten ligen müsten; vnd dann das Schiffs-Volck besonder Liggegeldt

former quelque sédition ou coalition contre le patron, en sorte qu'il fût obligé d'entrer dans un port où ses affaires ne l'appellent pas, au grand détriment du navire et du chargement, et que là ils le quittent malgré lui, ils seront punis de mort, quelque part qu'ils soient arrêtés (1).

XLVIII. De leur côté, les patrons mettront tous leurs soins à éviter tout ce qui pourroit exciter le mécontentement ou la révolte de leur équipage, en donnant à chacun le loyer qui lui revient, sans retenue, sans diminution, ce qui souvent a été un sujet de plaintes; à moins qu'à son retour ses cointéressés ne jugent à propos de punir de quelque diminution de loyers ceux qui se seroient mal conduits (2).

XLIX. Comme il arrive parfois qu'un patron embauche les matelots qui sont déjà depuis quelque temps au service d'un autre, soit en leur offrant plus de loyer, soit en leur faisant de belles promesses, le matelot qui dorénavant s'y laissera prendre, paiera une indemnité de moitié de son loyer au patron qu'il aura quitté, et celui qui l'aura embauché sera condamné à une amende de dix thalers, dont moitié pour la société des marins, et l'autre pour les magistrats (3).

L. Si un ou plusieurs de nos patrons étoient arrêtés en pays étranger, soit par le souverain, soit par les autorités, ou que, par défaut de sel et de charge, ou autre cause dont l'appréciation leur appartient, ils fissent une station plus ou moins longue, et que les matelots exigeassent une indemnité de starie, le patron qui les entretiendra et les nourrira, ne sera pas obligé d'y consentir; s'ils

(1) Cet article reproduit l'art. 24 du recès de 1530 et forme l'art. 27 du titre IV du recès de 1614.

(2) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 5 du titre III de celui de 1614.

(3) Cet article, qui n'est pas littéralement dans les recès antérieurs, a été emprunté des articles 1.er et dernier de la compilation de Wisby, et des codes de Lubeck que j'ai cités sur ces articles; il se retrouve dans l'art. 2 du titre IV de celui de 1614, avec la suppression des motifs.

haben wolte, sol ihnen der Schipper, dieweil sie mitlerweil mit Kost vnnd Dranck erhalten werden, solch Geldt nicht schüldig oder mechtig sein zu geben. Vnd da der Schipper gedrungen würde, dem Volcke Verbesserung zu geben, sol es doch zu Erkentnusse stehen guter Menner, zu erster Losse-Stette, ob sie es haben sollen oder nicht. Vnd so jemandt der Schiffskinder derentwegen vom Schiff lauffen würde, sol er auff Gutbedüncken der Obrigkeit an sein freyen Höchsten gestrafft werden.

le contraignoient à leur promettre une augmentation de gages, des arbitres auroient néanmoins à juger, dans la première ville où il déchargera, s'ils doivent, ou non, la recevoir. Si quelque matelot désertoit pour cette cause, il pourra être condamné à mort par un jugement des magistrats (1).

LI. Würde jenigem Schipper, Edelgesteine, Geldt oder sonsten Geldes Wert mit zu überbringen vmb ein gewiß bedingtes Tranckgelt in Verwahrung gethan, dar auff ihme mehr Auffachtung zu haben, als von andern Frachtgütern gebühret, daruon sol jhme der vierde Pfenning vnd nicht mehr gegeben, die vbrigen drey Pfenning den Schiffs-Freunden gefolget werden, angesehen das der Schipper in seinem Cognoscement das Schiff sampt allem Zugehörigen, welches den Freunden allein zukompt, dafür versichert vnnd zum Vnterpfand eingestellet.

LI. Si l'on confie à un patron des diamans, de l'or ou autres effets précieux, en lui payant un salaire spécial, afin qu'il veille à leur conservation avec plus de soin qu'à celle des autres marchandises, il ne lui en reviendra que le quart; les autres trois quarts seront pour les co-intéressés, attendu que dans son connoissement le patron donne pour caution le navire et tout ce qu'il renferme, et que tous les co-intéressés y ont le même droit (2).

LII. Es sollen auch hinfort, wann Prame mit Saltze vmb zu lossen für die Stadt anlangen werden, die Schiffs-Redere vnter sich einer den andern liefern, doch das der Schipper bey jedem Prame einen seines Volcks vmb zu fegen, auch das dem einen wie dem andern recht gemessen werde, zu zusehende, halten vnd anordnen, vnnd sol der Schipper oder jemandt anders von seinentwegen sich des Außbleibens gentzlich enthalten, bey Peen der Obrigkeit.

LII. Dorénavant, lorsqu'il arrivera des prames chargées de sel pour faire le déchargement, tous les armateurs se livreront mutuellement le sel, et le patron enverra à chaque prame un de ses matelots pour balayer et pour veiller à ce que chacun obtienne juste mesure, et le patron ou ceux qu'il aura préposés ne pourront s'absenter, sous peine d'être punis par le magistrat (3).

LIII. Nach dem auch eine Zeitlang her, von wegen des Schiffs-Volcks Führinge allerhand Vnordnung, den allgemeinen Schiffs-

LIII. Comme les portées accordées aux gens de l'équipage ont donné lieu à des abus et à des désordres dont les propriétaires se

(1) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 23 du titre IV de celui de 1614, à la différence de la peine, qui est celle de mort.

(2) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 13 du titre III de celui de 1614, à l'exception des motifs.

(3) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 5 du titre XI de celui de 1614.

Redern zu grossem Beschwer eingefallen, so sol es damit folgender Gestalt gehalten werden; das kein Schiffs-Volck, so nach Hispanien oder Franckreich siegeln, einige Führung auff der Hinreise sol zu geniessen haben. Wann aber die Schiffe in Hispanien mit Saltze oder Frachtgütern volkommen werden beladen, sollen alßdann die Schippers ihrem Schiffs-Volck die Führung frey geben. Wann aber von wegen Tewrung des Saltzes vnd Mangel der Frachtgüter die Schiffe nicht vollenkommen beladen werden, sol das Schiffs-Volck ihre Führunge selbst zu kauffen vnd zu bezalen verpflichtet sein. Würde ihnen der Schipper Geldt darzu leihen, das sol er ihnen, wann er zur Lossestette kommen wird, in ihrer Heure kürtzen, oder es von dem seinen missen, vnnd den Freunden nicht in Rechnung bringen. Aber auff den Schiffen, so in Franckreich laden, sol das Schiffs-Volck zu jeder Zeit ihre Führung selbst bezalen. Es sol auch keiner des Schiffs-Volcks seine Führung verkauffen, dann allein da das Schiff gelosset wird, vnd sollen zu jeder Zeit die Schiffs-Freunde, wann sie die Schiffs-Führung zu kauffen begehren, die negsten darzu sein. Dieweil auch befunden wird, das wann die Schiffe, die in der Ostsee, oder nach Holland mit Korn oder Saltz beladen, siegeln, gelosset werden, das Schiffs-Volck sich vnterstehet etliche Tonnen Korns, oder Saltz, für das ihre, darauß zu nehmen, da sie doch offtmahls nichts drein geschiffet haben; woran der Kauffman, an der Masse ein Grosses wird verkürtzet, so sol hinfort keiner des Schiffs-Volcks von dem eingeladen Saltz oder Korn für sich etwas nehmen, er würde dann mit zwen Kauffleuten, so das Schiff beschiffet, oder andern vnuerdachten Leuten genugsam bewiesen, wie viel er drein geschiffet hette, solches mag er billich wieder nehmen. Thete jemandt deme zu widern, sol solches als Vntrew an ihm gestraffet werden. Dieweil aber befunden wird, das sich die Schipper vnd Steurleute mehr Führung zueigen, auch dem Schiffs-Volcke mehr geben, wie von Alters gebräuchlich, in dem sie ihre

sont souvent plaints, il demeure réglé qu'à l'avenir aucun matelot ne pourra en jouir pour les voyages en France ou en Espagne; mais, lorsque le patron aura pris en Espagne une cargaison complète de sel ou autres produits, il pourra accorder leurs portées à ses gens : si, au contraire, la cherté du sel, ou le défaut de marchandises, rend la cargaison incomplète, ils acheteront et paieront leurs portées de leurs propres deniers; et si, pour cet effet, le patron leur fait des avances, il se remboursera sur leurs loyers ou il les perdra, et ne pourra les porter en compte à ses co-intéressés. Quant aux navires qui prennent leur cargaison en France, les matelots paieront toujours leurs portées de leurs deniers, et nul ne pourra vendre la sienne que lorsque le navire sera déchargé, et alors il devra donner la préférence aux co-intéressés dans le navire.

Comme il arrive, lors du déchargement des navires qui se rendent dans la mer Baltique ou en Hollande avec du sel ou des blés, que les matelots se permettent de prendre quelques tonneaux pour eux, quoiqu'ils n'en aient pas embarqué, ce qui nuit aux négocians et diminue la masse, dorénavant nul matelot ne pourra prendre pour lui du sel ou des grains de la cargaison, à moins que deux négocians ou deux personnes impartiales quelconques ne prouvent la quantité de sel ou de blé qui a été embarquée par ce matelot, et alors celui-ci pourra la reprendre; dans tout autre cas, il sera puni comme pour délit d'infidélité.

Comme il arrive aussi que les patrons et les pilotes, en réglant leurs portées et celles de l'équipage suivant le laste de sel ou de blé, s'attribuent plus de portées et en

vnnd des Schiffs-Volckes Führinge vermüge des Saltzes vnnd Korn Last angerichtet, den Redern zu Schaden vnd Nachtheil; so sol es hinforder also gehalten werden : Nemlich, dem Schippern vnd Steurmanne jedem XII Tonnen für die Last, den Officianten, jedem VI Tonnen, den Boeßleuten, jedem IV Tonnen, dem Putker, Caiutenwechter, Kochsknecht, jedem II Tonnen. An Weitzen vnd Korn aber, dem Schippern vnnd Steurmanne XXX Scheffel, den Officianten XV, den Boeßleuten X, vnd den letzten V Scheffel, vnd sol ihnen solches frey stehen, wann sie es selbst schaffen.

accordent plus aux gens de l'équipage que ne le permet l'ancien usage, et ce au détriment des armateurs, il est réglé pour l'avenir que le patron et le contre-maître auront chacun douze tonneaux pour un laste, les officiers chacun six, les gens de l'équipage chacun quatre, le cuisinier, les préposés à la caïute et à la cuisine chacun deux; et en froment et grain, le patron et le contre-maître trente boisseaux, les officiers quinze, les matelots dix, et les autres trois. Voilà de quoi leurs portées seront composées, bien entendu qu'ils les acheteront de leurs deniers (1).

LIV. Nach dem sich auch offtmals zutregt, das ein Schipper zu Trotz vnd Verdrieß der Reder, sein Antheil Schiffs über den Werth verkaufft, das den Redern darauff in den Kauff zu treten, wie ihnen sonst gebüret vngelegen, so sol solches zu Erkentniß guter Leute gestellet sein, vnd sie nicht mehr dann den billigen Werdt dafür zu geben schüldig sein.

LIV. Comme il arrive souvent qu'un patron, par animosité contre ses co-intéressés, vend sa part dans le navire au-delà de sa valeur, en sorte que ceux-ci ne peuvent en faire l'acquisition, comme ils en ont néanmoins le droit, il sera nommé des arbitres pour fixer la juste valeur de la part du patron, et ils ne seront pas tenus de la payer davantage (2).

LV. Würde ein Schipper ohne Noth muthwillich das Schiff verbodemen, oder ohne Noth in eine Haven siegeln, da er nicht hin befrachtet, so sol ein solcher Schipper den Schaden, den die Reder darauff rechnen können, aus seinem Beutel zu erstaden schüldig sein. Würde er aber alda die Kauffmans Güter vnd das Schiff verkauffen, vnd weichhafftig werden, vnd also den Freunden Schiff vnd Gut entwenden, sol man denselben in keiner Hänsestadt leiden, besondern ihnen an seinen freyen höchsten straffen, ohne Gnade.

LV. Si un patron prend sans nécessité de l'argent à la grosse sur le navire, ou s'il entre, sans nécessité démontrée, dans un port autre que celui pour lequel il est frété, il supportera seul le dommage qui en résultera pour les armateurs. S'il vend le navire et la cargaison, prend la fuite, et détourne ainsi le navire et les marchandises, il ne sera souffert dans aucune des villes anséatiques, et, s'il est pris, il sera, sans miséricorde, puni de mort (3).

(1) Cet article reproduit les art. 6 du recès de 1530 et 34 de celui de 1572; il se retrouve, avec quelques légères différences de rédaction et divisé en sept articles, dans le titre XIII de celui de 1614. Il faut se reporter à la note 3 de la page 490. Cleirac, dans sa traduction, ou plutôt dans son analyse, n'en a pas compris le sens et l'objet : il suppose qu'il s'agit de la nourriture des matelots; ce qui fait que sa traduction offre un contre-sens dans la totalité de cet article, qu'il a divisé en quatre, formant les 52, 53, 54 et 55 de son édition.

(2) Cet article ne se trouve dans aucun des recès antérieurs; il est reproduit dans l'art. 14 du titre III de celui de 1614.

(3) Cet article reproduit, mais dans une rédaction différente, les dispositions de l'art. 21 du recès de 1447, le recès de 1454, et l'art. 2 de celui de 1470. Il répond aux art. 15 et 16 du titre III de celui de 1614, et à l'art. 3 du titre VI.

LVI. Nach dem auch offtmals grosse Beschwerunge von wegen der Bodemerey, einfallen, damit nun die freyen Parte mit den vnfreyen nicht beschweret werden: Als sol kein Schipper, wann er mehrern theils mit seinen Schiffs-Redern einig ist, ihr Schiff auff verscheidene Lande außzureiden sich vnterstehen, dieweil er noch bey seinen Redern ist, vnd derer mechtig sein kan, noch einige Bodmerey mehr auff das Schiff zu nehmen, als sich sein Part Schiffes, so er drein hat, erstrecket. Thete jenig Schipper solchem zu wiedern, sol der, welcher das Geldt außgethan, seine Pfennige aus des Schippers Gütern, vnnd nicht aus dem Schiffe suchen, dieweil die vbrigen Parte frey, vnn mit keiner Bodmerey beschweret sein.

LVI. Comme il s'élève souvent des difficultés graves au sujet des emprunts à la grosse, et pour empêcher que les parts libres ne soient grevées avec les autres, il est défendu à tout patron, après qu'il aura fait ses conventions avec la majeure partie des armateurs, de fréter le navire pour d'autres lieux, tant qu'il peut avoir recours à eux, ni de prendre plus d'argent à la grosse sur le navire que la somme à laquelle s'élève sa propre part; s'il en agit autrement, celui qui aura prêté l'argent poursuivra son remboursement sur les biens du patron, et non sur les autres parts du navire, qui demeureront libres de toute affectation (1).

LVII. Were es auch an deme, das einer oder mehr der Schiffs-Redere in die Außredung nicht bewilligen wolten, sondern auff ander Orter einen bessern Vortheil vermuhtend weren; alßdann sol es nach altem Gebrauch von der See damit gehalten werden. Das nemlich die geringste Parte and Stimmen, den meisten folgen sollen, vnd im Fall sich des jemandts verweigern würde, alßdann sol der Schipper mit Rath vnd Consent seiner andern Mit-Reders Macht haben, so viel Geldts darauff zu Bodemen, als sein Part belauffen wird, vnd wann die Reise behalten vnd vollendiget ist, dem Heuptstuel sampt der auffgelauffnen Bodmerey, ohn der andern Reder Schaden, von seinem Parte zu bezahlen, so weit sich sein Part Schiffes erstrecken mag.

LVII. Dans le cas o[illegible] un ou plusieurs co-intéressés ne consentiroient pas à expédier le navire pour un certain port, espérant trouver de plus grands avantages dans un autre, on se conformera à l'ancien usage, qui établit que ceux qui auront la moindre part et le moins de voix suivront l'avis de la majorité; et si le récalcitrant persiste dans son refus, le patron, en prenant le conseil et le consentement des autres co-intéressés, sera autorisé à emprunter à la grosse sur le navire, jusqu'à concurrence du montant de la part de cet associé, lequel, après le voyage, paiera le principal et les intérêts sur sa part, sans recours contre les autres (2).

(1) Cet article, ainsi que l'art. 58, résument les dispositions des art. 4 du recès de 1418, 4 de celui de 1434 (5 juin), 14 et 19 de celui de 1447. Il est reproduit dans l'art. 1.er du titre VI de celui de 1614.

(2) Cet article, dont les dispositions ne se trouvent dans aucun des recès antérieurs, est reproduit dans l'art. 7 du titre V de celui de 1614. Le défaut d'accord entre les co-propriétaires d'un navire étoit à-la-fois trop possible et trop nuisible à la navigation pour qu'on négligeât de prendre quelques mesures. On trouve une disposition presque identique avec celle de notre article dans les art. 25 du statut de Hambourg de 1276 et 25 de celui de Lubeck de 1299, et dans l'art. 143 du troisième code de la même ville, publié par Brokes. Les art. 65 et 66 [illegible] la compilation de Wisby (éditions vulgaires, car ces articles ne sont point dans le texte de 1505) [illegible]entent des dispositions analogues. Les mêmes statuts de Hambourg et de Lubeck, les codes de cette dernière ville publiés par Brokes, un autre plus ancien de 1240, art. 60, ainsi que l'art. 61 du code de Danemarck de 1561, avoient en outre posé des règles sur les moyens de faire cesser l'indivision des navires.

LVIII. Wann ein Schipper aussen Landes, da er seiner Schiffs-Reder nicht mechtig sein kan, beweißlich Schaden an seinem Schiffe oder Gereitschaft nehmen würde, auch der Orter kein Geld auff Wechsel an seine Reder vberzuschreiben, bekommen köndte. Oder aber in seinem Schiffe keine Güter hette, welche er zu bessern Vortheil der Reder, als die Bodmerey sich belauffen wolte, verkauffen köndte: Alßdan in solchem Fall der Noth, das Schiff vnd Gut zu retten vnd zu bergen, sol er Macht haben von wegen der sampt Reders, so wiel Geldt auff Bodmerey zu nehmen, als er zur Besserung des Schadens, vnd andern dergleichen Nothfällen von Nöthen hat; vnd was er also gebodemet hat, das sollen die sampt Freunde zu bezalen schüldig sein.

LVIII. Si un patron, en pays étranger, où il ne peut consulter ses co-intéressés, éprouvoit un véritable dommage au navire ou aux agrès, et s'il ne pouvoit ni tirer sur ses armateurs (1), ni vendre une partie des objets de la cargaison avec plus d'avantages pour eux qu'en prenant de l'argent à la grosse (2), il est autorisé, pour sauver le navire et la cargaison, de prendre à la grosse autant d'argent qu'il lui en faudra pour réparer le dommage ou parer aux autres accidens; et lorsqu'il aura ainsi affecté le navire, les co-intéressés seront tenus de payer le montant des sommes empruntées (3).

(1) Cette expression Geld auff Wechsel, qui signifie *argent pris au change*, et par conséquent *lettre de change*, est la seule trace que la législation anséatique nous offre des lettres de change: mais il est constant qu'on les connoissoit depuis long-temps dans les villes anséatiques; j'en ai donné la preuve page 448.

(2) Cette disposition se réfère à ce que décide l'art. 44, emprunté des Rôles d'Oléron, ainsi que des Jugemens de Damme et de la compilation de Wisby, comme je l'ai expliqué dans la note 1 de la page 521.

(3) Cet article, qu'on ne trouve dans aucun des reces antérieurs, et qui sera reproduit dans l'art. 2 du titre VI du recès de 1614, forme avec les art. 55 et 56 une théorie assez complète sur les emprunts à la grosse, qui n'avoit été qu'ébauchée dans les recès précédens. L'art. 4 de celui de 1418 déclaroit que nul ne pourroit prêter à la grosse sur le corps et quille d'un navire, et que, si un semblable prêt étoit fait, l'argent seroit confisqué, moitié au profit de la confédération et moitié au profit de la ville dont le délinquant étoit sujet. L'art. 4 du recès de 1434 (5 juin) prohiboit de même les emprunts, soit qu'ils fussent en argent, soit qu'ils fussent en denrées ou en marchandises, sous peine de confiscation, dont une partie étoit attribuée au dénonciateur. Les art. 14 et 19 du recès de 1447 prononçoient les mêmes prohibitions et les mêmes peines; mais ces dispositions étoient évidemment insuffisantes. Si la crainte de laisser aux patrons trop de moyens de tromper leurs armateurs ou leurs co-intéressés, en abusant des pouvoirs dont ils étoient revêtus, avoit porté à prohiber les emprunts à la grosse qu'ils seroient tentés de faire, et à prononcer dans ce cas des peines, non-seulement contre les patrons emprunteurs, mais contre ceux qui leur prêteroient, on ne pouvoit se dissimuler que la nécessité ne dût donner lieu à quelques exceptions. Les art. 38 et 44 de la compilation de Wisby, qui ne sont qu'une traduction géminée de l'art. 23 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, ainsi que les art. 69 et 70 des éditions vulgaires de la même compilation (car ils ne se trouvent point dans le texte de 1505), avoient déjà modifié, pour ce cas de nécessité, la défense faite au patron de vendre des objets de chargement. Il en fut de même pour les emprunts à la grosse. L'art. 4 des Usages de Hollande, formant l'art. 43 de la compilatio de Wisby, autorise le patron à faire des emprunts de ce genre en cas de nécessité. Cette disposition fut adoptée par l'art. 68 du code de Danemarck de 1561, et de là probablement elle a passé dans le recès anséatique de 1591. Il est résulté de tout cela une théorie très-claire. L'art. 55 défend au patron les emprunts sans nécessité, et rectifie ainsi les dispositions trop vagues des recès de 1418, 1434 et 1447. L'art. 57, en ne lui permettant d'emprunter qu'en cas de nécessité, spécifie ces cas. Il adopte les dispositions de la compilation de Wisby et du code danois de 1561. Du reste, le principe que tout propriétaire peut, à son gré, emprunter à la grosse sur ce qui lui appartient, principe qui n'avoit pas eu besoin d'être consacré par les lois, car les lois défendent plus souvent qu'elles ne permettent, principe qu'on trouve dans les plus anciens codes de Lubeck, notamment dans l'art. 140 du code de 1240, est reconnu par l'art. 56 du recès de 1591. Le patron, qui n'a pas le droit d'emprunter sans nécessité sur les parts de ses co-intéressés, est maître d'emprunter quand il veut sur la sienne propre; mais alors le prêteur n'a de droits que sur la part de l'emprunteur.

RECÈS DE 1614 (1).

Wir Bürgemeister vnd Rähte der vereinigten deutschen Hänse - Städte, entbieten den ehrsamen vnsern lieben Bürgern, sonderlich den Schiffsredern vnnd Schiffern, wie auch sonst dem gemeinen Schiffs-Volck, welches auff vnsern vnnd vnser Bürger Schiffen zu dienen vnnd zu fahren gedenckt, vnsern Gruß. Vnd fügen euch hiemit zu wissen, das wir zu Beförderung der Seefahrt, vnnd Kauffmannschafft, vnnd alles auffrichtigen Handels, also zu gemeinem, vnd ewer jeden Besten, vnsere hievor inn Druck gefertigte gemeine Schiffs-Ordnung, von newen zu bedacht gezogen, revidirt und ersehen, vnd mit etlichen dienlichen Zusätzen erkläret vnnd gebessert, auch vmb mehrer Richtigkeit willen, vnter gewisse Titul außgetheilet haben, publiciren vnd verkunden euch darauff solche vnsere von newen revidirte vnd erklärte gemeine Schiffs-Ordnung, vnnd wollen das ihr deroselben, so viel die ewer jeden betrifft, in allen ihren Puncten vnnd Articuln, hinfüro zu allen Zeiten, biß wir ein anders, mit gemeinem zeitigen Rath, geordnet haben werden, gehorsamlich gelebt vnd nachkommet. Dem also, vnd nicht weniger thut, so lieb ewer jeden ist, die auffgesetzte Straff zu wermeiden, darnach ihr euch zu richten, vnnd ihr vollbringet daran, zu ewrem eigen besten, vnsere wolgefällige Meynung. Geben in vnser Ver-

Nous bourgmestres et sénats des villes anséatiques d'Allemagne unies, à nos chers et honorables bourgeois, notamment aux armateurs et patrons de navires, ainsi qu'à tous les gens d'équipage qui ont l'intention de servir et de naviguer sur nos navires et ceux de nos bourgeois, SALUT. Et par ces présentes savoir faisons que, voulant favoriser la navigation, le négoce, et tout loyal commerce, ainsi que le bien de tous et de chacun de nous, nous avons de nouveau pris en considération, révisé et revu, expliqué et amendé par quelques additions utiles, notre ordonnance maritime commune, précédemment imprimée (2), et nous l'avons en outre, pour plus d'exactitude, divisée en divers titres : en conséquence, nous publions et faisons connoître notre ordonnance maritime, ainsi révisée et expliquée de nouveau, et voulons que, jusqu'au moment où, après nous être mûrement consultés en commun, nous en aurons autrement ordonné, chacun de vous, en ce qui le concerne, la suive et l'observe fidèlement à l'avenir dans tous ses points et articles; ce que ferez avec exactitude, chacun de vous devant désirer d'éviter la peine attachée à sa contravention : à ce que dessus vous vous conformerez et vous accomplirez ainsi pour votre propre bien la résolution que nous

(1) J'ai suffisamment fait connoitre, dans la dissertation qui précède la collection des recès de la ligue anséatique, les causes qui ont donné lieu à la rédaction de celui de 1614. Il paroît, par ce que dit Sartorius, t. III, pages 532 et 533, que l'adoption de ce recès donna lieu à beaucoup de difficultés; néanmoins il a fini par devenir la loi commune de la plupart des villes qui ont fait partie de la ligue, et il y jouit encore d'une grande autorité. Kuricke en a fait un long et savant commentaire, qui toutefois seroit réduit à peu de pages, si l'on en retranchoit tout ce qu'il contient d'inutile et de peu propre à éclaircir le sens. Le mien ne consistera que dans l'indication des articles des recès précédens, que celui de 1614 a reproduits. A ce moyen, je n'aurai point à répéter ce que j'ai dit sur ces articles. Quant à ceux qui n'ont pas en cette source, je tâcherai d'expliquer les causes probables de leur adoption et leur origine. Voir, sur les différentes éditions du texte de ce recès, ce que j'ai dit page 454.

(2) C'est le recès de 1591, dont j'ai donné le texte et la traduction pages 507 et suivantes.

samblung allhie zu Lubeck am 23 Maij, nach Christi unsers lieben Herrn Geburt, im Sechzehenhundert und Vierzehenden Jahre.

avons pour agréable. Donné en notre assemblée, en cette ville de Lubeck, le 23 mai de l'an du Seigneur mil six cent quatorze (1).

Der Erste Titul.

Von Erbawung der Schiffe.

I. Niemandt mag in unsern Städten Schiffe auffsetzen und bawen lassen, ohne, welche einer jeden Stadt unsers Bunds Bürger seind, oder dessen sonderbahre Vergünstigung von jedes Ortes Oberkeit haben.

II. Kein Schiffer soll sich unterstehen ein Schiff zu bawen, es sey dann, daß er seine Freunde die mit jhm bawen wöllen, alle beysammen habe, es were dann, daß er das Schiff alleine zu bawen, und zur Seewart zu führen vermöcht, bey Peen eines halben Thalers von jeder Last, nach des Schiffes Grösse, halb einem Erbarn Raht jedes Orts, und halb den Armen zu entrichten.

III. Wann der Schiffer die Freunde alle beysammen, und deren Willen zum bawen hat, so soll er jedoch nicht anfangen zu bawen, es sey dann, daß er mit den Freunden noch ferner der Sachen eins, wie groß, oder wie klein, das ist, wie viel Ellen Keels, wie viel Füsse Flaches, wie viel auff dem Balcken, wie tieff verbunden, damit das Schiff nicht grösser noch kleiner werde, denn wie es die Freunde begehren, nach laut einer Zerte, welche darüber sol auffgerichtet werden, thete der Schiffer darüber, unnd das Schiff würde uber Fünff Last grösser,

TITRE PREMIER.

De la Construction des Navires.

I. Nul ne pourra faire établir et construire des navires dans nos villes, sinon ceux qui sont bourgeois de l'une de ces villes, ou ceux qui en auront obtenu la permission spéciale de l'autorité du lieu (2).

II. Il est défendu à tout patron de commencer la construction d'un navire sans avoir réuni tous les co-intéressés qui veulent concourir avec lui à cette construction, à moins qu'il ne soit en état d'en supporter seul les frais et de mettre le navire à la mer, sous peine d'une amende d'un demi-thaler par chaque laste, selon la capacité du navire, dont une moitié au profit du vénérable sénat de chaque lieu, et l'autre au profit des pauvres (3).

III. Lorsque le patron aura réuni tous ses co-intéressés et obtenu leur consentement à la construction du navire, il ne pourra néanmoins la commencer sans être, en outre, tombé d'accord avec eux sur la forme et la capacité de ce navire, c'est-à-dire, combien la quille doit avoir d'aunes, le plafond de pieds, quelle doit être la largeur au maître-bau et la hauteur du bord, afin que le navire ne soit ni plus grand ni plus petit que les co-intéressés ne l'ont entendu dans le contrat qui devra en être dressé : en cas de contravention, et si la dimension convenue se trouve dépassée de plus de cinq lastes, le patron sera passible, pour chaque laste dont le navire

(1) Après ce préambule, toutes les éditions donnent les rubriques des quinze titres dont le recès est composé. Cette réimpression m'a paru inutile, puisque chaque rubrique se trouvera en tête du titre auquel elle appartient.

(2) Cet article consacre d'une manière directe la règle, simplement énoncée ou supposée dans les recès de 1572 et de 1591, que la qualité d'anséatique est requise pour être propriétaire ou co-propriétaire de navires, règle sur laquelle je me suis expliqué, note 2 de la page 462 ; mais il ajoute que les magistrats du lieu pourront dispenser de cette condition. On voit que la décadence de la ligue faisoit abandonner la rigueur de son acte de navigation, fondé sur le système prohibitif.

(3) Cet article est, sauf la suppression de quelques mots qui forment l'article précédent, une copie littérale de l'art. 1.er du recès de 1591.

als es bewilliget, er soll verbrochen haben vor jeder Last, welche das Schiff grösser würde, zwey Thaler, halb an den Rath, vnnd halb an die Armen.

excédera la grandeur convenue, d'une amende de deux thalers, dont moitié au profit du sénat, et l'autre au profit des pauvres (1).

IV. Gleicher gestalt sol der Schiffer nicht Macht haben, nachdem das Schiff einmahl in die See gesetzt, ichtes daran zu bawen oder zu bessern, noch einig Reitschafft dabey zu zeugen, ohne Wissen vnnd Willen der Freunde, es were denn daß er in frembden Landen were, vnd beweisen köndte, daß es die Noth, vmb das Schiff durch die See zu bringen, erfordert, dasselbe, oder dessen Reitschafft, also zu bessern, ander Gestalt sollen jhm die Freunde zu den Kosten zu antworten nicht schüldig seyn.

IV. De même, le patron ne pourra, lorsque le navire aura été mis en mer, y rien construire ou réparer, ni en augmenter l'armement, sans le consentement des co-intéressés, à moins qu'il ne se trouve en pays étranger, et qu'il ne puisse prouver la nécessité où il étoit de réparer le navire ou son armement pour le ramener à bon port. Si le patron contrevient à ce qui est dit ci-dessus, les co-intéressés ne seront pas tenus de contribuer à la dépense qu'il aura faite (2).

V. Zu Erbawung der Schiffe sollen die Freunde vnnd Reder, so wol auch der Schiffer, nicht bemächtiget seyn, einige Materialien oder Victualien von dem jhren herauß zu geben, vnnd in Rechnung zu bringen, es sey dann, daß die vbrigen Freunde vnd Reder alle darein gewilliget, theten sie darüber, sollen ihnen die andern zur Zahlung nicht gehalten seyn.

V. Les co-intéressés et armateurs ne pourront fournir et porter en compte, pour la construction du navire, des matériaux ou victuailles à eux appartenant, si ce n'est du consentement de tous les autres co-intéressés : en cas de contravention, les autres ne seront pas tenus de les leur payer (3).

VI. Damit aber alles desto richtiger zugehe, vnd was zu des Schiffs Erbawung von nöhten, mit Vortheil eingekaufft, vnd zur Handt gebracht werde, so sollen die Schiffere schüldig seyn, die samtpliche Schiffs-Freunde vnd Redere zu ersuchen, daß sie eine oder zwo Personen, ihres Mittels mit jhrer aller Consens, den Schiffer zu ordnen, welche jme helffen keuffen, zu gemeinem des Schiffs besten, vnnd was dann also gekaufft wird, das soll bescheidentlich, von wem, vnnd zu welcher Zeit. Item. Wie thewr es gekaufft worden, verzeichnet vnd zur Rechnung gebracht, vnnd guth gethan werden; erzeigten sich die Schiffere, Schiffs-Freunde vnd Redere seumig

VI. Mais, afin que tout se passe avec la plus grande régularité, et que tout ce qui est nécessaire pour la construction du navire, soit acheté et réuni d'une manière avantageuse, le patron sera tenu d'inviter tous les co-intéressés et armateurs à lui adjoindre une ou deux personnes choisies parmi eux et de leur consentement unanime, qui puissent l'aider à faire les achats au mieux des intérêts communs; et ce qui aura été ainsi acheté sera inscrit, article par article, avec le nom du vendeur, le temps de l'achat et le prix, puis porté en compte et soldé. Si les patrons, co-intéressés et armateurs mettent du retard à solder ces dépenses, ils seront passibles, à chaque plainte, d'une amende de dix thalers au profit de la république, et les co-intéressés ne seront pas tenus de payer ce que le patron aura acheté

(1) Cet article est une copie littérale de l'art. 2 du recès de 1591, sauf l'introduction d'une tolérance de cinq lastes.
(2) Cet article reproduit l'art. 3 du recès de 1591, sauf un changement dans le taux de l'amende.
(3) Le fond de cet article est emprunté de la seconde partie de l'art. 4 du recès de 1591.

hierin, sollen sie, so offt darüber geklagt wird, mit Zehen Thaler Straff dem gemeinen Gutt verfallen, vnnd die Schiffs-Freunde dasselbe, was der Schiffer ohne der Freunde Willen gekaufft, zu bezahlen nicht schüldig seyn.

sans le consentement de ceux qu'ils auront adjoints (1).

Der ander Titul.

Von der Schiffs-Freund vnd Redermacht, in Annehmung vnd Beurlaubung der Schiffer.

I. Welcher Schiffer zuvor ein Schiff geführet hat, der sol von niemandt anders vor Schiffer angenommen werden, es sey dann, das er gut Beweiß vnnd Zeugniß auffzulegen hab, das er von seinen vorigen Freunden, denen er gedienet, mit jhrem Wissen vnd gutem Willen, nach gethaner erbahrer richtiger Rechnung abgeschieden sey, bey Sträff viertzig Thaler, halb dem Rath, vnnd halb den Schiffsfreunden, von denen der Schiffer ohne Willen vnd Rechnung geschieden seyn möchte, zu entrichten.

II. So bald jemandt vor Schiffer angenommen wird, sollen jhm die Freunde seine Heure auff alle Fahr-Wasser machen, damit der Schiffer nach solchem, auch des Steurmans, vnnd anderer Officirer Hewr zu machen, vnd darinn der samptlichen Reder Bestes zu wissen, möge angewiesen werden.

III. Wir wollen auch die Schiffs Freunde vnnd Reder, alles Fleisses ermahnet haben, das sie zu jeder Zeit, bey erster Annehmung der Schiffer, oder da das nicht geschehen were, bey erster nechstkünfftiger Außreidung, richtige klare vnd deutliche Abred, Geding, vnd Vergleichung mit jhnen machen, vnd sie vnter andern, vermittelst jhres Eydes angeloben, vnnd darüber offene Instru-

TITRE II.

Des Droits des co-intéressés et armateurs de navires, relativement à l'engagement et au congédiement des patrons.

I. Nul patron qui a précédemment conduit un navire ne pourra être engagé en cette qualité par qui que ce soit, s'il ne fournit une preuve et un témoignage attestant qu'il a quitté les armateurs qu'il a servis précédemment, de leur su et bonne volonté, après avoir dûment et honnêtement rendu ses comptes; le tout sous peine de payer quarante thalers d'amende, dont une moitié pour le sénat, et l'autre moitié pour les armateurs que le patron aura quittés contre leur gré et sans reddition de compte (2).

II. Lorsque quelqu'un aura été engagé comme patron, les armateurs fixeront son loyer sur toutes les mers, afin que le patron, lorsqu'il réglera les loyers du pilote et des autres officiers, soit plus attentif à agir au mieux des intérêts de tous les armateurs (3).

III. Nous recommandons aussi à la sollicitude particulière des propriétaires et armateurs de navires, lorsqu'ils engagent des patrons pour la première fois, ou lors du prochain armement, s'ils l'avoient précédemment négligé, de faire avec eux des conventions, accords et contrats réguliers, clairs et précis, surtout de leur faire prendre sous serment, en le constatant par un acte en bonne forme ou autre document authentique,

(1) Cet article est conforme à la première partie de l'art. 4 du recès de 1591, sauf la diminution de l'amende.

(2) Cet article reproduit l'art. 15 du recès de 1591, dans une rédaction légèrement modifiée.

(3) Cet article, qui reproduit une partie de l'art. 16 du recès de 1591, n'en diffère qu'en ce qu'il omet le motif de la décision.

ment, oder sonst glaubliche Schrifft auffrichten lassen, das sie, nemblich, jhrem Ampt trewlich vor seyn, der Erbahren Stadt Ordnung gehorsamblich geleben, den Freunden vnnd Redern mit erbarer richtiger Rechnung jedesmahls fürkommen, vnd da deßwegen Streit zwischen jhnen fürfallen solt, an eines Erbahren Raths jedes Orths Erkändtnüß vnd Außspruch, ohne alles appelliren vnd reduciren sich gäntzlich begnügen lassen wollen, etc. Dann damit gedencken wir, mit Gottes Hülff, der wachsenden Vntrew, vnd aller Gelegenheit derselben zu begnügen, alle gefährliche Außzüge zu verhüten, vnd auffrichtigen Handel vnd Wandel zu gemeinem Besten, zu beförderen.

l'engagement de remplir fidèlement leurs fonctions, d'obéir aux ordonnances de la vénérable ville, de rendre en tout temps aux propriétaires et armateurs des comptes réguliers et fidèles, et, dans le cas où il s'éleveroit à cet égard des différends entre eux, de s'en rapporter entièrement, sans appel ni réserves, au jugement du vénérable sénat de chaque lieu. Car c'est ainsi qu'avec l'aide de Dieu nous espérons arrêter l'infidélité toujours croissante, en détruire toutes les causes, prévenir toute expédition dangereuse, et favoriser dans l'intérêt commun le commerce et les transactions fondées sur la bonne foi (1).

IV. Würde sich ein Schiffer gegen seine Freunde nicht dergestalt erzeigen, daß sie jhn vor Schiffer zu behalten gemeint, so sollen die Freunde Macht haben, den Schiffer zu beurlauben vnd abzusetzen, jedoch das sie jhm sein Schiffpart, da er einiges hette, also bezahlen, wie es nach Erkändtnüß vnparteischer Leut tariret vnd geschätzet werden möchte.

IV. Si un patron se conduit à l'égard de ses co-intéressés d'une manière si inconvenante, qu'ils jugent à propos de ne pas le conserver, ils pourront le révoquer et le congédier, toutefois en lui payant sa part dans la propriété du navire, s'il en a, suivant l'estimation qui en sera faite par experts d'une impartialité connue (2).

Der Dritte Titul.

Von des Schiffers Ampt.

I. Ein jeglicher Schiffer soll des Compasts, der See vnd Fahr-Wasser kündig seyn, vnnd das Schiff zu führen vnd zu steuren, zu laden vnd zu lossen, vnnd das Volck anzuführen vnnd zu regieren wissen, gebe sich jemandt dafür auß, vnd köndte dafür nicht bestehen, der sol nach Befindt vnd Ermessigung gestrafft werden.

II. Wann der Schiffer zur Seewerts gedenckt, vnd die Außreidung, davon hernacher vnter dem fünfften Titul gehandelt werden soll, richtig, so sol er mit erfahrnen Steur-

TITRE III.

Des Fonctions du Patron.

I. Tout patron doit connoître la boussole, la mer et les eaux navigables, et savoir conduire et gouverner le navire, charger et décharger, commander et maintenir l'équipage : si quelqu'un s'annonce comme patron et n'est pas en état d'en remplir les fonctions, il sera puni suivant les circonstances et la prudence des magistrats (3).

II. Lorsque le patron se disposera à mettre en mer, et que l'armement, dont il sera question ci-après sous le titre V, sera achevé, il devra se pourvoir de contre-

(1) Cet article ne se trouve point dans le recès de 1591. Il y a quelque chose d'analogue dans l'art. 1.er du recès de 1530.

(2) Cet article reproduit l'art. 14 du recès de 1591 d'une manière presque littérale.

(3) Cet article ne se trouve point dans le recès de 1591, lequel, dans son article 28, reproduit par l'art. 4 du titre IV du recès de 1614, n'avoit statué que relativement aux pilotes et aux matelots.

leuten, vnd andern tüchtigen Schiffs-Volck sich versehen, vnd dan sonderlich warnehmen, damit das Schiff nicht zu weinig noch zu viel, und sonderlich auch auff dem Uberlauff vnnd in der Cajüte gar nicht beladen, sondern also mit Wahren oder Ballast versehen seyn möge, das es weder seiner Rankigkeit halben periclitire, noch der Uberladung wegen, der Güter Werffung von nöhten werde. Thet er das nicht, vnd entstünde Schaden daher, den sol er zu bezahlen schüldig seyn, vnd wann gleich ein solch vberladen Schiff wol vberkommen würde, so soll er doch von einer jeglichen Last, damit er die Uberladung beweißlich gethan, so viel Fracht, als er an den vbrigen Lasten verdienet, der Hanse Stadt oder dem Cunthor, allda er anlangen wird, zu bezahlen pflichtig seyn.

III. Der Schiffer soll des Nachtes nicht vom Schiff bleiben, bey Straff nach Ermessigung, thet es jhm aber je Noth, vnd er möcht das beweisen, so soll es ihme ohne Straff seyn, jedoch das er auff solchen Fall dem Häuptboßman, vnd andern Officianten, so viel dazu von nöhten, das Schiff immittelst mit Fleiß befehle.

IV. Damit auch die Schiffere des Schiffs, vnnd jhres Ampts desto besser außwarten mögen, so sollen sie sich nicht bald mit Kauffmannschafft beladen, sonderlich aber alles weitleufftigen Handels, dadurch sie an Wartung jhres Ampts beym Schiff, verhindert werden möchten, sich gäntzlich entschlagen, bey Straff, wie das ein Raht auff der Reder Klag, nach Befindung richten wird.

maîtres expérimentés et d'autres gens d'équipage capables, et veiller particulièrement à ce que le navire ne soit chargé ni trop ni trop peu, et surtout qu'il ne soit pas chargé sur le tillac et dans la chambre, mais à ce qu'il soit chargé de marchandises et de lest d'une manière telle, qu'il ne soit point exposé à des dangers pour n'être pas assez chargé, et que, d'un autre côté, la surcharge ne nécessite point le jet des marchandises.

S'il néglige ce soin et qu'il en résulte un dommage, il sera tenu de le payer; et lors même qu'un navire ainsi surchargé arriveroit à bon port, le patron sera tenu de payer à la ville anséatique, ou au comptoir auquel il abordera, une somme équivalente au fret qu'il aura gagné pour chaque laste qu'il pourra être convaincu d'avoir surchargé (1).

III. Le patron ne doit pas rester la nuit hors du navire, sous peine d'être puni suivant la prudence des magistrats; mais, s'il se trouve dans cette nécessité et qu'il puisse le prouver, il ne sera pas puni, pourvu que, dans ce cas, il ait confié le soin du navire pendant son absence au contre-maître et aux principaux de l'équipage, autant qu'il sera nécessaire (2).

IV. Les patrons, afin de pouvoir d'autant mieux veiller au navire et s'acquitter de leurs fonctions, ne devront pas se charger de marchandises pour leur compte particulier; mais, au contraire, ils devront s'abstenir de tout négoce étendu, sous telle peine que le sénat du lieu prononcera suivant les circonstances, d'après la plainte des armateurs (3).

(1) Cet article ne se trouve point dans les recès précédens en termes identiques : mais la disposition qui a pour objet d'empêcher la surcharge des navires est empruntée des recès de 1412, art. 8; de 1417, art. 5; de 1447, art. 4; de 1530, art. 17 : celle qui défend au patron de mettre des marchandises sur le tillac et dans la chambre, est empruntée de l'art. 16 du recès de 1447. L'art. 6 des Usages de la Hollande, formant l'art. 45 de la compilation de Wisby, permettoit au patron de mettre des marchandises au-delà du chargement complet, lorsque les précédens chargeurs y consentoient ou qu'il les en avoit prévenus. En supposant que cet article fût observé, comme usage, dans les villes anséatiques, il est douteux que cela empêchât d'appliquer les peines prononcées contre le patron par les recès que je viens d'indiquer.

(2) Cette disposition ne se trouve dans aucun des recès précédens; elle a pu être empruntée de l'art. 42 du code de Danemarck de 1561.

(3) Cette disposition ne se trouve dans aucun des recès précédens. L'art. 42 du code de Danemarck de 1561 peut aussi en avoir donné l'idée.

V. Die Schiffere sollen ihrem Schiffs-Volck, zu Verhütung alles Muthwillens vnnd Auffstands, ihre wolverdiente vnnd versprochene Hewre nicht vorenthalten, noch jhnen daran ichts beschneiden vnd abbrechen, es were denn, das auff vorgehende Verhör vnd Guttachten der Schiffs Freunde, wann die Reise vollenzogen, jemands seiner Verbrechung halb etwas zu kürtzen vnnd abzuziehen were.

V. Les patrons, afin de prévenir toute mutinerie et toute sédition, ne doivent pas retenir aux gens de l'équipage les gages qui leur ont été promis et qui ont été bien gagnés, ni leur faire subir de déduction ou de diminution, à moins qu'il n'y ait eu lieu de diminuer et déduire quelque chose à quelqu'un, à raison d'un délit ou d'une faute qu'il auroit commis, après une information préalable et de l'avis des armateurs (1).

VI. Vnd damit so woll Schiffer, als Schiffskinder wissen mögen, zu welcher Zeit die Hewre zu entrichten vnd zu empfangen, so ordnen wir, das die Schiffe, so Ostwerts, vnnd auff Norwegen lauffen, zu zweymahln, die aber an andere abgelegene Orther segeln, zu dreymahln, vnd jedesmahls ein dritten Theil davon bezahlen sollen, ein Theil da der Schiffer abeleufft, das ander, da er losset, vnd das dritte Theil, wann die Reise vollendet ist, bey Peen Zehen Thaler, so offt dawider von Schiffern oder Schiffskindern, in Bezahlung, oder Fürderung der Hewr, gehandelt wird.

VI. Afin que les patrons, aussi bien que les gens de l'équipage, sachent à quelle époque les gages doivent être payés et reçus, nous ordonnons que les patrons (2) qui naviguent vers l'Est et la Norvége les paieront en deux fois, et ceux qui naviguent vers des lieux plus éloignés en trois fois, savoir : le premier tiers au moment du départ, le second lorsque le patron déchargera, et le troisième lorsque le voyage sera terminé, sous peine de dix thalers d'amende chaque fois qu'il y sera contrevenu par les patrons et les gens de l'équipage, les patrons en payant ou les autres en demandant leurs gages, dans des proportions différentes (3).

VII. Gebe aber ein Schiffer seinem Schiffman auff der Reiß, da er erst loesst, oder anderwerts ladet, ohne redliche vnd kundbahre Ursach, Urlaub, so soll er jhm die volle Heur vnnd Führung zu bezahlen schüldig seyn.

VII. Mais, si un patron donne congé à son matelot pendant le voyage, dans le lieu où il aborde en premier lieu ou dans celui où il prend un nouveau chargement, il sera tenu de lui payer en entier ses gages et sa portée (4).

VIII. Wurde sich der Schiffskinder einer oder mehr gegen den Schiffer muthwillig stellen, oder Untrew erzeigen, welches mit zween andern Schiffskindern zu beweisen, den, oder dieselbige mag der Schiffer zu gelegener Zeit, wol an Land, jedoch das

VIII. Si un ou plusieurs des gens de l'équipage se rendent coupables d'insolence ou d'infidélité envers le patron, ce qui devra être prouvé par le témoignage de deux autres hommes de l'équipage, le patron pourra, suivant les circonstances, les mettre à terre, pourvu que ce soit dans un lieu habité, sans

(1) Cet article reproduit le sens de l'art. 48 du recès de 1591 ; mais la rédaction n'est pas littéralement la même.

(2) Le texte porte Schiffe, et Kuricke a traduit *ordinamus quòd naves*. J'aurois pu l'imiter sans corriger le texte, puisqu'on dit souvent, en termes de commerce maritime, *le navire doit, le navire paie;* ce qui s'entend du patron chef du navire : mais je me suis décidé à faire la correction, en substituant Schiffer à Schiffe, parce que l'art. 29 du recès de 1591, duquel notre article est emprunté, porte Schipper.

(3) Cet article, rédigé dans le même esprit que celui qui a dicté l'art. 29 du recès de 1591, en a modifié les dispositions.

(4) Cet article reproduit le sens de la première partie de l'art. 43 du recès de 1591.

Leute darauff wohnen, setzen, dawieder sich die vbrigen Schiffskinder nicht aufflehnen, sondern dem Schiffer nichts weiniger die Reiß vollenden helffen sollen, bey Verlust jhrer Hewr, vnd hoher Straff der Oberkeit.

que les autres gens de l'équipage puissent s'y opposer; ils devront, au contraire, continuer d'aider le patron à terminer le voyage, sous peine de perdre leurs gages, et d'une forte punition qui leur sera infligée par les magistrats (1).

IX. Wann das Schiffs Volck wieder jhr Amptsgebühr, davon im nechstfolgenden Titul geordnet wird, ichts verbricht, vnnd es wolt einer dem andern zu widern dißfals nicht Zeugniß geben, so soll des Schiffers Eydtlicher Außsage geglaubt, vnnd die Verbrecherer darnach gestrafft werden.

IX. Lorsque des gens de l'équipage manqueront à un des devoirs sur lesquels il est statué dans le titre suivant, et que les autres ne voudront point porter témoignage à cet égard contre les délinquans, il sera ajouté foi à la déclaration que le patron fera sous serment, et les coupables seront punis en conséquence (2).

X. Wurde der Schiffer auch selbst die verfallene Brüche des Schiffs Volcks verschweigen, so soll ers mit funfftzig Thalern verbüssen, halb der Oberkeit, vnd die andern Helfft den Armen zu entrichten.

X. Si le patron lui-même ne dénonce pas les délits commis par l'équipage, il sera puni d'une amende de cinquante thalers, dont moitié au profit des magistrats, et l'autre au profit des pauvres (3).

XI. Trüge sichs zu, das einer den andern im Schiff erschlüge, vnd vmbs Leben brecht, den Thäter soll der Schiffer in die Eysen schlagen, vnd ins erste Gerichte bringen, damit er allda seine Straff empfahe.

XI. S'il arrivoit qu'un homme en assassinât un autre sur le navire et que la mort s'ensuivît, le patron devra tenir le coupable aux fers, et le remettre au tribunal du premier lieu où il abordera pour qu'il y subisse sa peine (4).

XII. Begeb sichs, das dem Schiffer ein Freybeuter an Borth käme, dessen sich der Schiffer mit seinem Volck, vermittelst der Hülffe des Allmächtigen, verhoffentlich zu erwehren vnnd zu entschütten hett, vnnd daß Volck were willig dazu, der Schiffer aber, wolt nicht fechten, so soll derselbige Schiffer, nach der Zeit, einig Schiff zu führen, nicht beglaubt, sondern seiner Ehren entsetzt seyn, vnd für keinen redlichen Mann gehalten, noch in einiger Hanse Stadt geleidet vnnd gelitten werden.

XII. Si un pirate attaque le navire, qu'avec l'aide de Dieu le patron et l'équipage aient possibilité de s'en défendre, que l'équipage y fût disposé, mais que le patron ne voulût point combattre, ce dernier sera déclaré incapable de conduire aucun navire à l'avenir et sera déshonoré; il ne sera plus tenu pour honnête homme, ni souffert ou toléré dans aucune ville anséatique (5).

XIII. Würden einem Schiffer Edelgestein, vnnd dergleichen kostbare Sachen, welche nicht Frachtgüter sind, oder auch bahr Gelt, vmb einen gewissen Lohn oder Drinckgeld mit zu vberbringen, in Verwahrung gethan,

XIII. Si des pierres fines, ou autres objets précieux de même nature qui ne sont point marchandises de fret, ou de l'argent monnoyé, sont confiés à un patron, afin de les transporter moyennant un certain salaire, il

(1) Cet article est presque littéralement conforme à l'art. 30 du recès de 1591.
(2) Cet article reproduit la première partie de l'art. 31 du recès de 1591.
(3) Cet article reproduit et développe la disposition finale de l'art. 16 du recès de 1530.
(4) Cet article reproduit la seconde partie de l'art. 31 du recès de 1591.
(5) Cet article reproduit l'art. 38 du recès de 1591.

davon sol jhm der vierdte Pfenning gegeben, und die vbrigen drey Pfenning den Schiffsfreunden gefolget werden.

n'en touchera que le quart, et les trois autres quarts tourneront au profit des armateurs (1).

XIV. Ob sich gleich ein Schiffer vnterstehen würde, sein Antheil Schiffs, seinen Redern etwa zu Verdrieß vnd Widerwillen, jemandt anders, vber den rechten Werth, zuverkäuffen, dahero den Redern in den Kauff zu tretten, wie jhnen sonst gebühret, vngelegen, so sollen sie doch nicht mehr, als den billigen Werth, nach guter Leut Erkändtnüß, darumb zugeben schüldig seyn.

XIV. Lorsqu'un patron, pour mécontenter et contrarier ses co-intéressés, se permettra de vendre la part qu'il a dans le navire, à un étranger, au-delà de sa véritable valeur, afin d'empêcher ses co-intéressés d'exercer le droit de préemption qui leur appartient, ils ne seront pas tenus d'acheter cette part au-delà de sa juste valeur, dont la fixation sera faite par des experts (2).

XV. Würde ein Schiffer ohne wahre Noth in einen Have segeln, dahin er nicht befrachtet, so sol er den Schaden, welchen die Reder darauff rechnen können, auß seinem Beutel zu erstatten schüldig seyn.

XV. Si un patron entre sans nécessité réelle dans un port pour lequel il n'a pas été frété, il sera tenu de payer de ses propres deniers le dommage que les armateurs pourront en éprouver (3).

XVI. Würde er aber allda die Kauffmans Güter und das Schiff verkauffen vnd weichhafftig werden, vnnd also den Freunden Schiff vnd Gut entwenden, so soll er in keiner Hansestadt gelitten, vnnd da er betreten wird, an seinen freyen Höchsten gestrafft werden.

XVI. Si le patron vend les marchandises et le navire, et prend la fuite, enlevant ainsi à ses co-intéressés corps et biens, il sera exclu de toutes les villes anséatiques, et puni de mort s'il peut être pris (4).

XVII. Were er aber durch Storm oder andere Seenoth, in eine andere Have, dann dahin er gedacht, vnd befrachtet, gerahten, wolt dann der Kauffman sein Gut daselbst empfangen, so ist er dem Schiffer die volle Fracht zu geben schüldig, will er aber die Güter allda nicht empfangen, so muß der Schiffer das Gut an den Ort lieffern, dahin ers zu bringen angenommen, vnnd solches auf seinen Kosten, aber des Kauffmans Ebentewr vnd Bezahlung des Zollens.

XVII. Lorsque la tempête, ou toute autre nécessité de mer, aura forcé le patron à entrer dans un port autre que celui de sa destination pour laquelle il étoit frété, si le négociant desire y prendre réception de ses marchandises, il est tenu de payer le fret entier : mais, s'il ne veut pas s'y faire délivrer ses marchandises, le patron est tenu de les conduire dans le lieu où il s'est chargé de les transporter; le tout à ses frais, mais aux risques du négociant, et à la charge par celui-ci de payer les droits de douanes (5).

XVIII. Würde auch ein Schiffer an Orthen vnd Enden, da er vnd sein Steurmann nicht gnugsam kündig, vnd er Pilo-

XVIII. Si un patron arrive dans des lieux et vers une côte que lui et son contre-maître ne connoissent pas suffisamment, et que pou-

(1) Cet article reproduit l'art. 51 du recès de 1591, sauf la suppression du motif final.
(2) Cet article reproduit l'art. 54 du recès de 1591 en termes presque semblables.
(3) Cet article reproduit en partie l'art. 55 du recès de 1591, qui comprenoit en outre la prohibition des emprunts à la grosse.
(4) Cet article reproduit une partie de l'art. 55 du recès de 1591.
(5) Cet article ne se trouve dans aucun des recès précédens. Il a pu être emprunté de l'art. 16 du statut de Lubeck de 1299, et de l'art. 17 des Usages d'Amsterdam, formant les art. 41 et 54 de la compilation de Wisby, et peut se[illegible] les expliquer.

ten haben mag, sich deren nicht gebrauchen, so soll er vmb ein Marck Goldes gestrafft werden.

vant avoir des pilotes, il néglige de s'en servir, il sera puni d'une amende d'un marc d'or (1).

XIX. Welcher Schiffer Korn einnihmet, der soll dasselbige, so offt es Noth, auff der Reise kühlen, thet ers nicht, da ers doch wegen Wetters vnd Windes hett thun mögen, er soll zum Schaden antworten, so offt ers aber kühlen wird, soll man jhm, vnd seinen Schiffskindern, vor jeder Last Zwey Dreypölcher entrichten, darüber der Kauffmann oder Befrachter nicht soll bedrenget werden.

XIX. Tout patron qui charge du blé sera tenu de le faire remuer pendant le voyage autant de fois qu'il en sera besoin; s'il le néglige, encore bien que le temps et le vent lui aient permis de le faire, il sera responsable du dommage : mais, aussi souvent qu'il le fera remuer, les chargeurs devront lui payer, ainsi qu'aux gens de son équipage, deux schillings de Lubeck par laste, et il ne pourra être exigé rien de plus du négociant ou de l'affréteur (2).

Der Vierdte Titul.

Von des Schiffs-Volcks Auffnehmung vnd Ambts Gebühr.

I. Kein Schiffer soll nach diesen Tagen, Schiffs-Volck heuren, wie sie Nahmen haben, sie haben denn gnugsam Paßborth von vorigen jhren Schiffern, mit welchen sie gefahren, bey Peen Zwey Thaler, vor jede Person, die er ohne Paßborth mitnehmen würde, die Helffte an die Oberkeit, vnd die Helffte an die Schiffergesellschafft zu entrichten, vnd sollen die Schiffere die Paßborten ohne redliche Ursach, nach der Schiffergesellschafft, oder des Rahts Erkentnüß, so das Noth were, nicht difficultiren vnd weigeren. Vnnd sollen die Paßborten in einer gemeinen Form, bey den Alter-Leuten der Schiffergesellschafft, jedes Orths gedruckt vorhanden seyn, vnd jederman, der jhrer benöhtiget, ohn Entgeltnüß gefolget werden, nur das der Nahme des Schiffers vnnd Schiffskindes, auff das Spacium, so darinn offen zu lassen, gezeichnet, vnd des Schiffers Pittschafft oder Merckmahl darunter gesetzt werde.

TITRE IV.

De l'Engagement de l'Équipage et de ses Devoirs.

I. Nul patron ne devra à l'avenir louer des hommes d'équipage, sous quelque dénomination que ce soit, s'ils ne sont munis de congés d'acquit du patron avec lequel ils ont précédemment navigué, sous peine d'une amende de deux thalers par chaque homme qu'il recevroit sans congé d'acquit, ladite amende payable moitié aux magistrats et moitié à la compagnie des marins. Les patrons ne devront faire aucune difficulté ni refuser de délivrer des congés d'acquit, à moins de cause jugée légitime par la compagnie des marins, ou le sénat, si cela est nécessaire. Les congés d'acquit devront se trouver imprimés, suivant un modèle uniforme, chez les doyens de la compagnie des marins de chaque lieu, lesquels les délivreront sans rétribution à quiconque en aura besoin; les noms du patron et du matelot seront insérés dans la place laissée en blanc à cet effet, et le cachet ou signe du patron sera placé au bas (3).

(1) Cet article, qui ne se trouve point dans le recès de 1591, consacre le même principe que l'art. 25 du recès de 1447. Voir la note 1 de la page 486.

(2) Cet article, qu'on ne trouve point dans le recès de 1591, reproduit les règles des art. 3 du recès de 1412, 4 de celui de 1417, 3 de celui de 1418 et 3 de celui de 1447. Voir la note 1 de la page 459.

(3) Cette disposition, qui a pour objet d'assurer l'exécution de l'article suivant, est empruntée de la première partie de l'art. 18 et de l'art. 19 du recès de 1591.

II. Keiner sol dem andern sein Schiffs-Volck auß seiner Kost abspannen, es geschehe mit höher Heure, oder guten Worten, thet jemand dawider, er soll Zehen Thaler, halb an die Oberkeit, vnnd halb an die Schiffergesellschafft verbrochen haben, vnnd der sich abspannen lesset, soll dem Schiffer von dem er scheidet, die halbe Hewre, deren er mit jhm eins geworden, zu entrichten schüldig seyn.

III. Die Schiffskinder sollen bey jhrer Annehmung anloben, dem Schiffer trewe, hold vnd gehorsam zu sein, vnd sich alles Frevels Meuterey vnnd zusammen Verstrickung zu enthalten, bey Straff, wie vnterschiedlich hernach folget.

IV. Würde sich jemandt für Steurman, Häupt-Boßmann, oder sonst einen Officirer im Schiff außgeben, der nicht gut vnd voll dafür thun könt, vnd solches der Schiffer mit zweyen guten Männern, oder seinem Volck beweisen köndt, so soll derselbig seiner Hewr verlustig seyn, vnd darüber nach Ermessigung gestrafft werden.

V. Gewinnet ein Schiffer einen Schiffman, das er an seine Kost bekompt, helt sich dann der Schiffman vnredlich, das beweißlich ist, ehe er außsegelt, so mag jhm der Schiffer wol Urlaub geben, würd er sich aber recht verhalten, vnnd der Schiffer jhm dennoch vnverschuldter Sachen Urlaub geben wolt, so soll er jhm das dritte Theil der Hewr, so jhm allda zur Stette gebühret, vergnügen, vnd bezahlen, vnd solches aus seinem Beutel, vnd den Redern nicht in Rechnung bringen.

VI. Alsbald der Schiffer das geheurete Volck in seine Kost auffnimmet, vnd zu Schiffe zu gehen heisset, sol er zur Stund

II. Nul ne devra débaucher l'équipage d'un autre, soit au moyen de gages plus élevés, soit par de belles paroles : celui qui contreviendra à cette défense devra payer une amende de dix écus, dont moitié pour les magistrats et moitié pour la compagnie des marins; et celui qui se sera laissé débaucher sera tenu de payer au patron qu'il abandonneroit, la moitié des gages dont il étoit convenu avec lui (1).

III. Les gens de l'équipage devront, lors de leur engagement, promettre d'être fidèles, soumis et obéissans au patron, et de s'abstenir de toute mutinerie, sédition ou coalition, sous les peines qui seront ci-après spécifiées (2).

IV. Si quelqu'un, après s'être engagé dans un navire comme pilote, contre-maître, ou pour remplir toute autre fonction d'officier d'équipage, se trouve incapable d'en remplir les fonctions, et si le patron peut en fournir la preuve par deux experts ou par son équipage, cet homme perdra ses gages et sera puni suivant les circonstances (3).

V. Lorsqu'un patron loue un matelot et lui fournit la nourriture, si ce dernier se conduit d'une manière malhonnête, et que la preuve puisse en être faite avant que le navire mette à la voile, le patron pourra lui donner son congé; mais, s'il se conduit bien, et que néanmoins le patron veuille le congédier sans motifs légitimes, il devra lui donner et payer le tiers des gages qui lui auroient été dus jusqu'au lieu de la destination. Cette indemnité sera payée des deniers propres du patron, qui ne pourra la porter en compte aux armateurs (4).

VI. Aussitôt que le patron a commencé à fournir la nourriture à l'équipage qu'il a engagé, et lui a ordonné de se rendre sur le

(1) Cet article reproduit l'art. 49 du recès de 1591, avec quelques modifications sur l'affectation de l'amende.

(2) Cet article, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, a beaucoup de rapports avec les art. 61 et 154 [xvi et cix] du Consulat.

(3) Cet article présente une nouvelle rédaction de l'art. 28 du recès de 1591.

(4) Cet article reproduit en termes presque identiques l'art. 42 du recès de 1591.

sein Herberg im Schiff haben, vnnd sonst nirgendts, bey Peen vor jede Nacht die sie außbleiben, vier Dreypölcher. Vnd sol keiner des Schiffers Kost verachten, bey Verlust der Hewr, vnd Führung, vnd Straff der Außsetzung zu Lande.

navire, tous les gens doivent immédiatement s'y établir, et ils ne pourront loger nulle part ailleurs, sous peine d'une amende de quatre schillings de Lubeck pour chaque nuit qu'ils passeront dehors. Nul ne devra mépriser la nourriture du patron, sous peine de perdre ses gages et son droit de portée, et d'être mis à terre (1).

VII. Wann aber das Schiff schon auff der Reide, oder nach einer jeden Stadt-Portus Gelegenheit, vor die See gebracht, sollen sie sich von Schiff, ohne Vrlaub des Schiffers, gantz vnd gar nicht begeben, vnnd solches so wol auff der hin, als wider Reise bey Straff des Gefängnüß, oder einer schwerern, nach Ermessigung des Rahts.

VII. Lorsque le navire se trouve déjà en rade ou sur le point de mettre à la mer, suivant la situation du port de chaque ville, les matelots ne devront, sous aucun prétexte, s'éloigner du navire sans la permission du patron, tant à l'aller qu'au retour, sous peine d'emprisonnement, ou de plus forte peine, à la discrétion du sénat (2).

VIII. Das Schiffs-Volck soll keine Gästerey im Schiff halten, ohne Wissen vnd Willen des Schiffers, bey Peen der halben Hewr.

VIII. Les gens de l'équipage ne pourront faire d'orgies à bord, à l'insu et sans la permission du patron, sous peine de perdre la moitié de leurs gages (3).

IX. Keiner vom Schiffs-Volck soll seine Fraw des Nachts im Schiff behalten, bey Straff eines Thalers.

IX. Nul homme de l'équipage ne pourra garder sa femme à bord pendant la nuit, à peine d'une amende d'un thaler (4).

X. Keiner sol schiessen, ohne Befehl des Schiffers, thet einer darüber, er soll Krant vnnd Loth doppelt bezahlen.

X. Nul ne pourra tirer à bord, des armes à feu sans l'ordre du patron; celui qui contreviendra à cette défense paiera une amende double du prix de la poudre et du plomb (5).

XI. Es sollen die Schiffskinder, nach der Zeit, wann sie zu Schiff gangen, so wol in den Hauen, als in der See, die Wacht fleissig halten, nach Gelegenheit vnnd Verordnung des Schiffers, bey Straff eines halben Thalers, oder einer schwerern, nach Befindung, vnd wo ferne sie sich an der Hewr die verdiente Straff nicht kürtzen lassen wollen, sollen sie darüber in des Raths Straff gefallen seyn.

XI. Les gens de l'équipage, à partir du moment où ils seront montés à bord, devront, tant dans le port qu'en pleine mer, faire leur garde avec zèle, suivant les circonstances et les ordres du patron, sous peine d'une amende d'un demi-thaler, ou sous une autre peine plus sévère, suivant les cas; et lorsqu'ils ne voudront pas consentir à la déduction de l'amende encourue sur leurs gages, ils seront soumis pour ce fait à la punition du sénat (6).

XII. Wer auff die Wacht bestellet ist,

XII. Quiconque étant de garde sera

(1) La première partie de cet article reproduit la fin de l'art. 16 du recès de 1591. La seconde est empruntée de l'art. 29 du recès de 1530.
(2) Cette disposition reproduit avec quelque développement l'art. 22 du recès de 1591.
(3) Cet article est la copie littérale de l'art. 32 du recès de 1591.
(4) Cet article est la copie littérale de l'art. 33 du recès de 1591.
(5) Cet article est une copie littérale de l'art. 34 du recès de 1591.
(6) Cet article, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, a pour objet de consacrer une obligation dont la sanction se trouve dans les deux articles suivans.

vnnd würde schlaffend befunden, der sol Acht Dreypölcher, oder deren Werth, in die Armen Büchß verbrochen haben.

trouvé endormi, paiera une amende de huit schillings de Lubeck, ou leur valeur, au profit du tronc des pauvres (1).

XIII. Wer einen auff der Wacht schlaffendt findet, vnd solches nicht anmeldet, der sol in gleiche Straffe gefallen seyn.

XIII. Quiconque surprendra un homme de garde endormi et ne le dénoncera pas, encourra la même peine (2).

XIV. Kein Boßman sol so verwegen sein, das Both oder Eßpinck loß zu machen, ohn Erlaubnüß des Schiffers, oder Steurmans, bey Straff des Gefängnüß.

XIV. Nul matelot ne devra se permettre de détacher le canot ou la chaloupe, sans la permission du patron ou du contre-maître, sous peine d'emprisonnement (3).

XV. Wann ein Schiffer an frembdden Oerthen Winterlage helt, oder sonst wo still liget, so soll keiner der Schiffskinder vom Schiff gehen, ohne des Schiffers Willen, vnd Erlaubnüß, bey Peen der halben Hewr, davon die Helffte dem Schiffer, vnnd die ander Helffte den Armen zu entrichten.

XV. Lorsqu'un patron hivernera en pays étranger, ou se trouvera à l'ancre quelque autre part, aucun des hommes de l'équipage ne devra quitter le navire sans son ordre ou sa permission, sous peine d'une amende équivalente à la moitié de ses gages, dont une moitié sera au profit du patron, et l'autre au profit des pauvres (4).

XVI. Imgleichen sol kein Schiffs-Volck vom Schiff fahren, wenn das Schiff vor Ancker ligt, ohne Erlaubnüß des Schiffers, bey Peen eines halben Thalers.

XVI. De même, aucun homme de l'équipage ne devra, lorsque le navire sera à l'ancre, en sortir sans la permission du patron, sous peine d'une amende d'un demi-thaler (5).

XVII. Wurde auch jemandt derselbigen, die also ohne Uhrlaub zu Landt gangen, geschlagen, oder verwundet, den ist der Schiffer heylen zu lässen nicht schüldig.

XVII. Lorsque l'un de ceux qui auront ainsi été à terre sans permission, sera battu et blessé, le patron ne sera pas tenu de le faire guérir (6).

XVIII. Were es Sach, das mercklicher grosser Schade geschehe, wegen eines Boßmanns Abwesen, auß dem Schiffe, den soll er zu bessern schüldig seyn. Hett er jhn nicht zu erstatten, er soll Jahr vnd Tag im Gefängnüß mit Wasser vnnd Brodt gespeiset werden, würde aber durch sein Abwesen vom

XVIII. S'il arrivoit quelque notable dommage par suite de l'absence d'un matelot, il sera tenu de le réparer. S'il n'a pas de quoi le payer, il sera mis en prison pendant un an et un jour, au pain et à l'eau; si par l'effet de son absence le navire vient à périr, et qu'il en résulte la mort de quelqu'un, le matelot encourra la peine capitale, ou

(1) Cet article est une copie presque littérale de l'art. 25 du recès de 1591, sauf qu'ici l'amende est de huit schillings au lieu de quatre.

(2) Cet article est également une copie de l'art. 26 du recès de 1591, sauf le taux de l'amende, qui est de quatre schillings au lieu de deux.

(3) Cet article est une copie de l'art. 27 du recès de 1591; il est évident que l'un et l'autre de ces recès l'ont emprunté de la seconde moitié de l'art. 4 de la compilation de Wisby.

(4) Cet article est une copie littérale de l'art. 20 du recès de 1591. Il a beaucoup de rapports avec les art. 6 et 7 ci-dessus.

(5) Cet article reproduit littéralement l'art. 22 du recès de 1591.

(6) Cet article reproduit littéralement la première partie de l'art. 40 du recès de 1591; l'autre moitié de cet art. 40 se retrouvera dans l'art. 1.er du titre XIV ci-après.

Schiff, das Schiff vntergehen, vnnd jemandt darein todt bleiben, so soll er am Leben, oder sonst nach Ermessigung ernstlich gestrafft werden.

sera puni d'une manière exemplaire, suivant les circonstances (1).

XIX. Wann der Schiffer mit etlichen seines Volcks zu Landt fahret, so soll das Volck schüldig seyn, auff das Both oder Schute zu warten, vnd wo jhrer der Schiffer zu Landt zu gebrauchen hat, sollen sie jhme willig seyn, vnd sobald der Schiffer dem Schiffs-Volck gebeut, zu Schiff zu fahren, vnd darüber jemandt zu Landt bliebe, vnnd die Nacht nicht zu Schiff käme, der soll seine Führung verbrochen haben, oder mit Gefängnüß gestrafft werden.

XIX. Lorsque le patron se rendra à terre avec des gens de son équipage, ils seront tenus de veiller au canot ou à la chaloupe; si le patron veut les employer à terre, ils devront exécuter ses ordres; et dès qu'il leur commandera de se rendre à bord, si quelqu'un reste à terre et passe une nuit sans revenir, il perdra son droit de portée ou sera puni de prison (2).

XX. Wann ein Schiffer sein Volck auff einen gewissen Orth gehewret, vnnd es käme jhm Zeitung von seinen Freunden, oder sonst jemandes zu, das er am andern Orth besser Profith zu thunde verhofft, so sollen jhm die Schiffskinder folgen, des soll jhnen der Schiffer Verbesserung zusagen, vnd so sie sich deren vnter einander nicht vergleichen köndten, sol die Erkändtnüß darob stehen, bey den Alter-Leuten der Schiffer-Gesellschafft, oder andern vnparteischen Seefahrenden Leuten. Wolt sich jemandt daran nicht begnügen lassen, vnd etwa Meuterey anrichten, der sol wie ein Meutmacher gestrafft werden.

XX. Lorsqu'un patron aura engagé son équipage pour un lieu déterminé, s'il reçoit de ses armateurs, ou de tout autre, des avis qui lui donnent l'espoir de pouvoir faire un meilleur profit ailleurs, les gens de l'équipage devront le suivre, et pour cela le patron devra leur promettre une amélioration de gages; et s'ils ne peuvent tomber d'accord entre eux à cet égard, la détermination en appartiendra aux doyens de la compagnie des marins, ou à des navigateurs impartiaux. Si quelqu'un ne veut point y acquiescer et tente de faire mutiner les autres, il sera puni comme instigateur de sédition (3).

XXI. Also auch, wann dem Schiffer ausserhalb Landes eine Fracht fürfiele, sollen jm die Schiffskinder, gegen ziemliche Verbesserung folgen, köndten sie sich der Verbesserung nicht vergleichen, soll der Schiffer deßwegen die Reiß nicht vnterlassen, sondern dem Volck vngefehr so viel, als

XXI. De même, si le patron trouvoit à se fréter pour un pays étranger, les gens de l'équipage devront le suivre, moyennant une amélioration de gages convenable : s'ils ne pouvoient s'entendre au sujet de cette amélioration, le patron ne devra point pour cela renoncer au voyage; mais il avancera à l'équipage une somme à peu près équivalente

(1) Cet article reproduit l'art. 41 du recès de 1591, à la seule différence qu'après avoir prononcé, comme l'article cité, la peine de mort, il ajoute que le juge pourra modifier cette peine. Le texte allemand, que Kuricke traduit par *arbitrariè graviter puniri debet*, répond à ce que, dans notre ancienne jurisprudence, on appeloit peine *arbitraire;* ce mot étant aujourd'hui pris dans un sens défavorable, j'ai cru que le texte seroit plus exactement rendu par la locution que j'ai employée, laquelle appartient aussi à notre ancien droit criminel.

(2) Cet article reproduit l'art. 23 du recès de 1591.

(3) Cet article reproduit les dispositions de l'art. 24 du recès de 1591. Il est bon de le rapprocher de l'art. 23 ci-après.

die halbe Hewr ertragen mag, entrichten, vnd das ubrige, nach vollendeter Reiß, zu guter Leut Erkäntnüß stellen. Wolt sich jemand daran nicht begnügen lassen, sondern Meuterey machen, der soll, wie bey nechst vorhergehendem Articul gemeldt, gestrafft werden.

à la moitié des gages, et paiera le reste à la fin du voyage, d'après le jugement d'arbitres. Si quelqu'un ne veut pas y acquiescer, mais provoque une mutinerie, il sera puni, ainsi qu'il est dit à l'article précédent (1).

XXII. Wann der Schiffer seine Schiffskinder redlicher Weiß durch den Winter gebracht, vnd in seiner Kost gehalten hat, sollen sie jhn darüber zu Erhöhung der Hewr nicht dringen, bey Peen der halben Hewr, vnd Straff des Rahts.

XXII. Lorsque le patron aura loyalement entretenu ses matelots pendant l'hiver et leur aura fourni des alimens, ils ne pourront exiger pour ce séjour une augmentation de salaires, sous peine d'une amende de la moitié de leurs gages, et d'être punis par le sénat (2).

XXIII. Würde ein Schiffer ausserhalb Landes von frembden Potentaten, oder anderer Oberkeit angehalten, oder er müst auff Fracht warten, oder auß andern Vrsachen den Schiffsfreunden zum besten still liegen, so soll er deßwegen dem Schiffs-Volck, vber Kost vnd Dranck, ein sonderbar Ligelgeld zu geben weder schüldig noch bemächtiget seyn, sondern es soll die Ermessigung dessen, nach vollbrachter Reiß, oder zu erster Losse-Stete, zu Erkäntnüß guter Leut stehen. Wolt jemand der Schiffskinder dessen nit vergnüget seyn, sondern etwa vom Schiff derentwegen lauffen, der soll auff gut Bedüncken der Oberkeit, an seinem freyen Höchsten gestrafft werden.

XXIII. Si un patron est arrêté en pays étranger par des souverains ou toute autre autorité, ou s'il est obligé d'attendre du fret, ou s'il est forcé par d'autres causes de rester en starie dans l'intérêt des armateurs, il ne sera tenu ni autorisé à donner à l'équipage aucune indemnité spéciale de starie; mais l'appréciation en sera faite par arbitres, après le voyage accompli ou au premier lieu de déchargement. Si quelqu'un des gens de l'équipage ne veut point s'en contenter, si au contraire il abandonne le navire, cet homme pourra être puni de mort par le magistrat (3).

XXIV. Wolt der Schiffskinder einer, wann die halbe Reiß gethan were, vom Schiff Vrlaub haben, so soll er dem Schiffer die gantze Hewr vnd Führung zu bezahlen schüldig seyn.

XXIV. Lorsqu'un des matelots voudra, après la moitié du voyage accompli, obtenir son congé, il sera tenu de rembourser au patron la totalité de ce qu'il a reçu d'avance sur ses gages et sa portée (4).

XXV. Würde einig Boßman oder Officirer, wann er die halbe Hewr empfangen, vom Schiff entlauffen, dem soll, da er betreten, ein Boßhaeck auff die Backen gebrandt werden.

XXV. Si un matelot ou officier, après avoir reçu la moitié des gages, déserte du navire, il sera, en cas d'arrestation, marqué sur les joues avec un fer chaud de l'empreinte d'un croc (5).

(1) Cet article, qui n'est point dans les recès antérieurs, est une extension à un cas identique, de ce qui a été décidé par l'article précédent.

(2) Cet article reproduit l'art. 21 du recès de 1591 en termes presque identiques.

(3) Cet article reproduit l'art. 50 du recès de 1591, en supprimant une des circonstances prévues dans ce dernier, savoir, l'impossibilité où l'on étoit de charger du sel, à cause de la rareté de cette denrée, et en ajoutant que des arbitres apprécieront l'indemnité due aux gens de l'équipage.

(4) Cet article reproduit la seconde partie de l'art. 43 du recès de 1591.

(5) Cet article reproduit l'art. 44 du recès de 1591.

XXVI. Da jemandt des Schiffs-Volcks dem Schiffer einige Gewalt im Schiff zufügen würde, oder auch Rath vnnd That dazu gebe, der soll willkührlich, vnnd etwa nach Befindung an seinem freyen Höchsten gestrafft werden.

XXVI. Tout homme de l'équipage qui se livrera à bord, envers le patron, à quelque acte de violence, ou y coopérera par conseil ou par action, sera puni d'une manière exemplaire, et même de mort, suivant les circonstances (1).

XXVII. Würden einige Schiffskinder Auffruhr vnd Verbündtnüß machen, gegen den Schiffer, vnd jhn dahin dringen, das er ohne sonderliche Noth, in eine Hafen lauffen müste, dahin er nicht bescheiden, mit Verlust vnd Schaden des Schiffes, oder der Güter, vnd jhm alßdann wider seinen Willen entlauffen würden, dieselbige sollen, da sie angetroffen, an jhrem freyen Höchsten gestrafft werden.

XXVII. Si des matelots s'avisent de former des séditions ou des coalitions contre le patron, et lui font violence à tel point, qu'il se trouve forcé, sans nécessité spéciale, d'entrer dans un port pour lequel il ne sera point destiné, au grand détriment du navire et des marchandises, et que là ils le quittent malgré sa volonté, les coupables, dans le cas où ils pourront être arrêtés, seront punis de mort (2).

XXVIII. Begeb es sich, daß dem Schiffer ein Freybeuter an Borth käme, so soll das Schiffs-Volck schüldig seyn, sich bestes Vermögens zu wehren, vnd dem Schiffer trewlich zu helffen, thet jemandt weniger, vnnd das Schiff würde darüber genommen, er soll offenbahr mit Ruthen auff dem Block gehawen werden.

XXVIII. S'il arrivoit qu'un patron fût abordé par un pirate, les gens de l'équipage seront tenus de se défendre de leur mieux, et d'aider fidèlement le patron; si quelqu'un ne fait pas son devoir, et qu'en conséquence le navire soit pris, il sera publiquement fustigé de verges sur le bloc [cap de mouton] (3).

XXIX. Würde das Schiff Stormbs oder Vngewitters, oder anderer Zufäll halb, in Noth vnd Gefahr, oder auch an Grund kommen, so sollen die Schiffskinder dem Schiffer, ihres höchsten Vermögens, beste getrewe Hülffe zu leisten schüldig vnd verbunden seyn, vnd da vber allen angewandten möglichen Fleiß, das Schiff je stranden vnnd bleiben würde, sollen sie alle Schiffs-Gereitschafft, vnd eingeladene Güter nach eusserstem Vermögen zu retten vnd zu bergen, verpflichtet seyn, gegen Erstattung eines billigen Bergelohns, von des Schiffs-Reitschafft, vnnd Kauffmans Gütern, nach guter Leut Erkändtnüß. Hette der Schiffer kein Geld, er muß die Kinder wider ver-

XXIX. Lorsqu'un navire se trouvera en danger, ou qu'il viendra à toucher par suite de gros temps ou de tempête, ou d'autres accidens, les gens de l'équipage seront obligés de fournir au patron bonne et loyale assistance, autant qu'ils en seront capables; et si, malgré l'emploi de tous les soins possibles, le navire venoit à échouer et à se perdre, ils seront obligés de sauver, le mieux qu'ils pourront, tous les agrès et les marchandises du chargement, moyennant le paiement d'un équitable salaire de sauvetage à prendre sur les agrès du navire et sur les marchandises des négocians, suivant le jugement d'arbitres. Si le patron n'avoit point d'argent, il devra faire ramener les matelots au lieu où il les a engagés, pourvu qu'ils veuillent le suivre. Mais, si les matelots ne l'assistent point, non-seulement il ne sera

(1) On ne trouve point de disposition expresse sur l'objet de cet article dans les recès précédens; elle a sans doute été empruntée de l'art. 26 de la compilation de Wisby, qui est une copie de l'art. 12 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme.

(2) Cet article reproduit littéralement l'art. 47 du recès de 1591.

(3) Le principe de cet article se trouve dans l'art. 36 du recès de 1591; mais la peine est plus sévère ici. L'art. 12 du titre précédent impose déjà au patron la même obligation de bien défendre le navire.

schaffen an den Orth, da er sie auffgenommen hat, sofern sie folgen wollen. Helffen jhm aber die Schiffskinder nicht, so ist er jhnen, nach verlohrnem Schiff nicht allein zu geben nichts schúldig, sondern es sollen auch die vngetrewe Schiffskinder nach Gelegenheit an jhren Gútern, oder am Leibe gestrafft werden.

obligé de leur rien donner après la perte du navire, mais les matelots qui n'auront pas fait leur devoir seront punis, suivant les circonstances, dans leurs biens ou corporellement (1).

Der Fúnffte Titul.

Von Außreidung der Schiffe.

I. Wenn man ein Schiff in dem Nahmen Gottes außreiden will, so sol es mit der Freunde Wissen vnd Willen geschehen, vnnd soll auff Schrifft gebracht werden, was vnnd wieviel man zu Behueff der Reiß von nóhten. Vnd damit solches mit Vortheil eingekaufft werde, sollen die Freunde ein oder zwo Personen ihres Mittels dem Schiffer zu zuordnen schúldig seyn, inmassen hievor von Erbawung der Schiffe verordnet, bey derselben Peen, so daselbst außgedruckt.

II. Und damit dißfals ohne Verdacht alles zugehe, ordnen wir, das die gekauffte Proviandt, zu des Schiffers Nothturfft, in ein der Schiffs-Reder Speicher, oder Hauß, mit Wissen vnd Willen der andern Reder, verwarlich beygelegt, das Fleisch auch darinn gesaltzen, vnd bewaret werde, biß das es zu Schiff, gegen Zeit der Absegelung, gefúhret werde, damit alßdann auch einer der Reder zugegen sein, vnd ansehen móge, welcher Gestalt die Victualien bordingk abgehe, vnd ins Schiff gebracht werde, bey voriger Straff.

III. Wenn aber der Schiffer an andern Orthen, dann dar er seine Freunde hat, zu des Schiffs Nothdurfft etwas kauffen wúrde, soll er nichts weniger Fleiß fúrwenden, den besten Kauf zu kauffen, den er bekommen kann, vnd alßbald trewlich vnnd deut-

TITRE V.

De l'Armement des Navires.

I. Lorsqu'on voudra armer un navire au nom de Dieu, le consentement des armateurs sera nécessaire, et l'on mettra par écrit l'état et le montant des choses indispensables pour les besoins du voyage; et pour que ces achats puissent être faits avec avantage, les armateurs seront tenus d'adjoindre au patron un ou deux d'entre eux, de même que cela est ordonné ci-dessus pour la construction des navires, sous la même peine qui y est exprimée (2).

II. Et pour que tout se passe, à cet égard, sans soupçons, nous ordonnons que les provisions achetées pour les besoins du voyage soient placées avec soin dans le magasin ou la maison d'un des armateurs, au su et du gré des autres; que la viande y soit salée et conservée, jusqu'à ce que le tout soit porté à bord vers le temps du départ, afin qu'alors un des armateurs, également présent, puisse voir de quelle manière s'opère le chargement des vivres, et de quelle manière ils sont portés à bord, sous la peine ci-dessus (3).

III. Lorsque le patron fera quelques achats pour les besoins du navire dans des lieux autres que ceux où résident ses armateurs, il devra également s'appliquer à faire les marchés les plus avantageux, et devra mettre immédiatement par écrit, d'une manière fidèle et claire, de qui, en quel lieu et à

(1) Cet article reproduit, en termes presque identiques, l'art. 45 du recès de 1591, dont il faut voir la note.
(2) Cet article reproduit l'art. 5 du recès de 1591. Voir la note 2 de la page 500.
(3) Cet article reproduit assez exactement le sens de l'art. 8 du recès de 1591.

lich anschreiben, von wem, an welchem Orth, vnd wie thewr er solches gekaufft habe. Dan so die Freunde den Schiffer oder Schrifein darinn untrew befinden würden, soll es an jhnen, als Diebstal gerechnet vnd gestrafft werden.

quel prix il a acheté. Si les armateurs trouvent que le patron ou l'écrivain ont été infidèles, ils auront droit de les poursuivre et de les faire punir comme voleurs (1).

IV. Damit dann auch bey Außreidung der Schiffe, durch die langsame Handt der Schiffer, die Reise nicht versenmet, vnnd die geladene Güter, sonderlich das liebe Getreidich nicht etwa verderben, vnnd zu nichte kommen, sondern gebührlicher Fleiß vnd Wackerheit gespüret werden möge, ordnen vnnd wollen wir, das hinfüro die Schiffere jhre Dinge also anstellen, die Victualie bey Zeiten verschaffen, vnnd mit jhren Redern vnd Freunden rechnen vnd klar machen, auch dem Volck den ersten Ziel der Hewre also geben sollen, damit sie, wann das letzte Gutt auff vnd eingenommen worden, zum lengsten in zweyen oder dreyen Tagen hernach, so nur der Wind etwas fuget, zu Segel gehen mögen, bey Peen funfftzig ungerische Gülden.

IV. Afin que le voyage ne soit pas différé par la lenteur des patrons dans l'armement des navires, et que les marchandises chargées, et surtout les grains, ne se détériorent et ne se perdent point, afin au contraire qu'il soit fait preuve de zèle et d'activité convenables, nous ordonnons et voulons qu'à l'avenir les patrons disposent leurs affaires, se procurent les vivres à temps, règlent et liquident leurs comptes avec leurs armateurs et co-intéressés, et paient à l'équipage le premier terme de leurs loyers, de manière qu'après la réception et le chargement des dernières marchandises, ils puissent mettre à la voile au bout de deux ou trois jours au plus tard, pour peu que le vent soit favorable, sous peine de cinquante florins de Hongrie (2).

V. Welcher Schiffer eine Fracht annihmet, es sey Ost oder Westwerts, an welchem Orth es wolle, der soll der getroffenen Vereinigung vnweigerlich nachkommen, oder allen Kosten vnnd Schaden, so dem Befrachter aus der Nichthaltung erwachsen, von dem seinen erstatten. Hingegen soll auch der Kauffman oder Befrachter, was er zu Schiffen verheissen, oder auff die Rulle gesetzet, in bestimbter Zeit zu Schiffe bringen, oder eine andere Fracht oder Güter, damit der Schiffer vnd Redere friedlich, alßbald verschaffen. Thet er deren keins, das also der Schiffer gantz oder zum Theil ledig fahren müst, soll jhm der Kauffman oder Frachter die zugesagte Fracht nichts weiniger zu bezahlen schüldig sein.

V. Tout patron qui se frète pour l'Est ou pour l'Ouest, ou pour quelque lieu que ce soit, devra irrévocablement accomplir l'engagement qu'il a pris, ou payer de ses deniers tous les frais et dommages que l'inexécution pourra causer à l'affréteur. De son côté, le négociant ou affréteur devra transporter à bord, au temps convenu, ce qu'il a promis de charger ou ce qui sera porté dans la convention, ou procurer immédiatement un autre fret ou d'autres marchandises, à la satisfaction du patron et des armateurs. S'il n'en fait rien, de telle sorte que le patron soit obligé de partir à vide tout-à-fait ou en partie, le négociant ou affréteur sera tenu de lui payer le fret promis (3).

(1) Cet article reproduit l'art. 6 du recès de 1591.

(2) Cet article reproduit la première partie de l'art. 11 du recès de 1591. Werdenhagen et Kuricke ont traduit les derniers mots par *florenorum ungaricalium*. D'après le Dictionnaire des monnoies d'Abot de Basinghem, on pourroit employer le mot *hongres*, qui signifie une monnoie d'or fabriquée en Hongrie, au titre de 23 karats 8 grains de fin, valant 4 florins d'empire, ou environ 10 livres 10 sous tournois.

(3) Cet article reproduit la seconde partie de l'art. 11 du recès de 1591.

VI. Kein Schiffer soll für sich allein, oder mit der Freunde einem, oder mehr, den andern Freunden zum Vorfang, einig Gut oder Kauffmanschafft einnehmen, schiffen oder führen, sondern da ein Vortheil dißfals verhanden, soll er denselben allen Schiffs-Freunden zugleich zu erkennen geben, damit sie alle, welche reden, auch des Vortheils zu geniessen haben mögen. Thet jemandt darüber, der soll solcher Güter verlustig seyn, vnd darüber nach Gelegenheit in andere Straff genommen werden.

VII. Were es auch an deme, das ein oder mehr, der Schiffs-Reder, in die Außreidung nicht bewilligen wolten, alßdann sol es, nach altem Gebrauch von der See, damit gehalten werden, daß nemblich die geringste Parten, ob die gleich mehren Personen zustendig, den andern, welche den meisten Theil haben, ob deren gleich an der Anzahl weniger wehren, folgen sollen, vnd im Fall sich jemandt des weigern würde, alßdann sol der Schiffer mit Rabt vnd Consens der andern Mit-Reder Macht haben, so viel Geldt darauff zu bödemen, als der weigerenden Part sich belauffen möcht, vnnd wann die Reiß behalten, vnd vollendiget ist, den Häuptstuel, sampt der auffgelauffenen Bödemerey, von solchem Part, so weit sich das erstreckt, ohn der andern Reder Schaden, zu bezahlen vnd abzutragen.

VI. Nul patron ne devra charger, embarquer ou transporter, pour son propre compte ou de concert avec un ou plusieurs armateurs, au préjudice des autres, aucun objet ou marchandise; mais, lorsqu'il se présentera quelque profit à faire par des transports de cette espèce, il devra en donner connoissance à tous les armateurs, parce que tous ceux qui participent à l'armement doivent aussi participer au profit. Celui qui y contreviendra subira la perte de ces marchandises, et sera en outre puni, suivant les circonstances (1).

VII. S'il arrivoit qu'un ou plusieurs de armateurs ne voulussent point consentir à l'armement, alors on se conformera, à cet égard, aux anciens usages de la mer, d'après lesquels la minorité des intérêts, bien qu'ils appartiennent à la majorité des personnes, doit céder à la majorité des intérêts, bien qu'elle constitue la minorité, quant au nombre des personnes; et si quelqu'un s'y refuse, le patron, de l'avis et du consentement des autres co-armateurs, sera autorisé de prendre de l'argent à la grosse jusqu'à concurrence de la part des refusans : lorsque le voyage sera accompli, il pourra payer et déduire le capital, ainsi que les profits maritimes échus, sur ladite part et jusqu'à due concurrence, sans préjudice pour les autres armateurs (2).

Der Sechste Titul.

Von Bödemerey.

I. Demnach wegen der Bödemerey täglich je mehr Vnrichtigkeit einreisset, vnd etwan boßhafftige Vntrew gespüret wird, so sollen hinfüro die Schiffer (außgenommen den Fall, davon im letzten Articul des nechst vorhergehenden Tituls gehandlet wird) nicht

TITRE VI.

Du Prêt a la grosse.

I. Comme les irrégularités augmentent journellement dans les affaires de prêts à la grosse (3), et que l'on découvre même des infidélités criminelles, les patrons (hors le cas prévu dans le dernier article du titre précédent) ne pourront plus prendre aucun argent à la grosse dans le lieu où se trouvent

(1) Cette disposition est littéralement empruntée de l'art. 13 du recès de 1591.
(2) Cet article reproduit l'art. 57 du recès de 1591.
(3) Je me suis expliqué suffisamment sur le sens du mot Bödemerey, de maniere à m'excuser d'avoir employé dans la traduction française le mot générique et usuel de *prêt à la grosse*.

mächtig seyn, an dem Orth, da ihre Reder vorhanden, einig Geldt auff Bödemerey auffzunemen, damit die freyen Parte mit den vnfreyen nicht beschweret werden. Im Fall auch die Schiffere ihr eigen Part Schiffs solten verbödemen müssen, soll es gleichwol mit Wissen der Reder, an dem Orth, da sie zu Hauß sind, geschehen, vnd nicht höher, dann sich ihr Parth Schiffs erstreckt. Thet jemandt darüber, so soll der, welcher das Gelt außgethan, seine Pfenninge auß des Schiffers Gütern und nicht auß dem Schiffe suchen, vnnd der Schiffer nach Ermessigung gestrafft werden.

leurs armateurs, afin que les parts libres ne soient point affectées avec celles qui ne le sont point. Même dans le cas où les patrons auroient besoin de prendre à la grosse sur leur propre part du navire, cela sera fait à la connoissance des armateurs, dans le lieu où ils demeurent, et seulement jusqu'à concurrence de l'intérêt des patrons dans le navire. En cas de contravention, celui qui aura prêté l'argent ne pourra prendre son remboursement que sur les biens du patron et non sur le navire, et le patron sera puni suivant la prudence du magistrat (1).

II. Wann aber ein Schiffer ausserhalb Landes, da er seiner Reder nicht mächtig, beweißlichen Schaden an dem Schiff, oder Schiffs-Reitschafft nehmen würde, vnd der Derther kein Geld auff Wechsel an seine Reder überzuschreiben bekommen köndt, oder er hett auch im Schiff keine Güter, die er zu bessern Vortheil der Reder, als die Bödemerey sich belauffen wolt, verkauffen köndt, alßdann in solchem Fall der Noth, das Schiff vnd Gut zu retten vnd zu bergen, soll er Macht haben, von wegen der sambtlichen Reder, so viel Gelt auff Bödemerey zu nehmen, als er zu Besserung des Schadens vnd anderer dergleichen Nothfällen eigentlich von nöhten hat, vnd was er also gebödemet, das sollen die Sambtfreunde zu bezahlen schüldig seyn.

II. Mais, lorsque le navire ou les agrès éprouveront quelque dommage notable dans des pays étrangers, où le patron ne peut s'entendre avec les armateurs, et qu'il ne pourra se procurer dans ces lieux aucun argent au moyen de lettres de change tirées sur eux, ou s'il n'a pas à bord de marchandises qu'il puisse vendre au compte des armateurs avec plus d'avantage que n'en offriroit un emprunt à la grosse, dans ce cas de nécessité, afin de sauver le navire et le chargement, il est autorisé de prendre à la grosse la quantité d'argent qui sera réellement indispensable pour réparer le dommage et pour faire face à d'autres besoins semblables; et ce qu'il aura ainsi pris à la grosse, tous les armateurs seront tenus de le payer (2).

III. Wurde hirüber ein Schiffer an andern frembden Orthen, vnnöhtiger vnnd betrieglicher Weiß, Bödemerey auffnehmen, er soll den Schaden allein tragen, vnd gut thun, oder nach Gelegenheit an Leib oder Leben gestrafft werden.

III. Si un patron, sans nécessité et par malice, prenoit, en contravention à ces dispositions, de l'argent à la grosse en pays étranger, il en supportera seul les conséquences, et sera puni corporellement, ou même de mort, suivant les circonstances (3).

(1) Cet article reproduit, avec quelques changemens de rédaction peu importans, l'art. 56 du recès de 1591. S'il est vrai que la multiplicité des lois prouve le grand nombre des abus et la difficulté d'y remédier, on ne peut douter que les prêts à la grosse ne fussent devenus une source d'abus et de fraudes contre lesquels les lois prenoient vainement des mesures. Dès 1434, les administrateurs de la ligue firent une loi à ce sujet. Ils la renouvelèrent en 1447 et en 1591. Le recès de 1614 constate l'inexécution de ces réglemens, en déclarant que *les irrégularités augmentent journellement*, et que *l'on découvre même des infidélités criminelles*.

(2) Cet article reproduit littéralement l'art. 58 du recès de 1591.

(3) Cet article développe un principe de l'art. 55 du recès de 1591.

Der Siebende Titul.

Von Ammiralschafft.

I. Wann Ammiralschafft gemacht, vnnd nicht gehalten, vnnd darûber jemandt genommen wird, so soll derjenige, welcher die Ammiralschafft gebrochen, schûldig seyn, den Schaden von dem seinen zu bezahlen; hat ers an Gelde nicht, er soll es bûssen an deme, daran ers hat.

TITRE VII.

Des Voyages de conserve (1).

I. Lorsqu'il y aura eu convention pour voyager de conserve, qu'elle n'aura pas été tenue, et que, par suite, quelqu'un aura été capturé, celui qui aura manqué à son engagement sera tenu de payer de ses deniers le dommage; s'il n'a point [à bord] de deniers suffisans, il paiera sur ses biens (2).

Der Achte Titul.

Von Seewurff vnd Hauerey.

I. Ist ein Schiff in Wassers Noth, also das man Gûter außwerffen muß, solcher Schade der geworffenen Gûter gehet uber Schiff vnnd Gutt, welches im Schiff erhalten wird, der Gestalt, daß die Schiffsfreunde, und auch der Kauffmann denselben ein jeglicher an seiner Quota, so viel er an Schiff vnnd Gut haben mag, bezahlen muß, als das Gut gelten mòchte, in der Hafen dahin sie zu segeln bedacht waren, da dann auch also fort bald die Vergleichung vnd Bezahlung geschehen soll.

II. Verleuret der Schiffer seine Mast, oder Seegel in der See, Stormbs oder ander Vnglûcks halben, dazu darff der Kauffmann nicht antworten, were aber die Mast durch Noth gehawen, vnd geworffen, doch mit Willen derjenigen, welche im Schiff ge-

TITRE VIII.

Du Jet et des Avaries.

I. Si un navire fait eau en telle sorte qu'il faille jeter des marchandises, le montant de la perte sera réparti sur le navire et sur les marchandises sauvées avec le navire, en telle sorte que les armateurs et les affréteurs la supportent, chacun pour sa quote part, suivant l'intérêt qu'il aura au navire ou aux marchandises, d'après la valeur des marchandises dans le port vers lequel ils avoient l'intention de faire voile; c'est là que devront avoir lieu également, sans retard, la contribution et le paiement (3).

II. Si le patron perd ses mâts ou ses voiles, en mer par tempête ou autre sinistre, le négociant n'en répondra pas; mais, si les mâts sont coupés et jetés par nécessité, et du consentement de ceux qui étoient dans le navire, afin de sauver le navire et le charge-

(1) Toutes les lois et coutumes anciennes de la Hollande, de la Basse-Saxe et de la Baltique, emploient le mot *admiralitas*, *amirauté*, pour désigner les voyages de conserve. Le mot *amirauté* a, dans notre langue, un sens trop différent de cet objet pour que j'aie dû en faire usage.

(2) Cet article reproduit le sens de l'art. 17 du recès de 1591. On peut le rapprocher de l'art. 28 du titre IV et de l'art. 3 du titre XIV, ce qui complète l'ensemble des dispositions sur les voyages de conserve.

(3) Il est assez extraordinaire que les recès précédens, notamment ceux de 1572 et de 1591, qui avoient essayé d'offrir un corps de législation maritime complet, ne contiennent rien sur le jet. Les lois de plusieurs villes anséatiques s'en étoient cependant déjà occupées : tels sont le statut de Hambourg de 1276, art. 22, et celui de Lubeck de 1200, art. 88, et de 1299, art. 24 et 32; et sans qu'il soit besoin de les citer toutes, on peut rappeler notamment qu'une théorie dont l'expérience et le temps ont consacré la sagesse, avoit été introduite bien avant 1614 dans l'art. 8 des Rôles d'Oléron, ou, si l'on veut, des Lois de Damme et de Westcapelle; qu'elle se trouvoit dans l'art. 22 de la compilation de Wisby, imprimée dès 1505 et connue en manuscrit bien avant cette époque. Quoi qu'il en soit, je me borne à faire observer que notre article adopte sans restriction le mode d'évaluation que les Rôles d'Oléron avoient substitué à celui qu'établissoit le droit romain. Voir t. I.er, pages 328 et 329.

wesen, zu Errettung Schiff, Leib vnd Gut, so soll der Schade gehen, vber Schiff vnd alles Gut.

III. Die Wardierung aber des Schiffs, soll also gehalten werden, das der Schiffer das Schiff an Geldt schlagen solle, davor er es gedenckt zu behalten, daran die Kauffleute die Wahl haben sollen, ob sie es davor annehmen, oder dem Schiffer lassen wollen, also soll auch des Schiffers Fracht so wol von den Gütern, welche geworffen, als behalten worden sein, gerechnet werden.

IV. Wann aber Kauffleuten in der See jhr Gut genommen wird, einem mehr, dem andern weiniger, ein jeglicher muß seinen eignen Schaden tragen, vnd dürffen diejenigen, welche keinen Schaden gelitten, so wol auch der Schiffer, wegen des Schiffes, nicht dem benommenen erstatten, es were dann, daß sie sich zuvorn eines andern mit einander verglichen.

Der Neundte Titul.

Von Schiffbruch vnd Seefundt.

I. Bricht ein Schiff in der See, also das es seine Reiß nicht vollbringen kan, so sind die Fracht-Leute mehr nicht dann die halbe Fracht, von den geborgenen Gütern zu geben schuldig.

ment, le dommage sera réparti sur l'un et l'autre (1).

III. L'estimation du navire sera faite ainsi qu'il suit : le patron estimera le navire à la somme pour laquelle il est décidé à le garder, et les négocians auront alors le choix de le prendre à ce prix, ou de le laisser au patron ; dans ce cas, il sera tenu compte du fret au patron, tant à raison des marchandises jetées que de celles qui auront été sauvées (2).

IV. Mais lorsque les marchandises des négocians seront prises en mer, à l'un plus, à l'autre moins, chacun d'eux devra supporter sa propre perte ; et ceux qui n'ont souffert aucun dommage, ainsi que le patron, à raison du navire, ne devront point rembourser les perdans, à moins qu'il n'en ait été autrement convenu entre eux (3).

TITRE IX.

Des Naufrages et des Biens rejetés par la mer.

I. Si un navire se brise en mer, en telle sorte qu'il ne puisse parfaire son voyage, les affréteurs ne sont pas tenus de donner plus de la moitié du fret pour les marchandises sauvées (4).

(1) Cet article donne lieu à la même observation que le précédent ; il reproduit littéralement l'article 97 du statut de Lubeck de 1200, l'art. 11 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, et l'art. 23 de la compilation de Wisby.

(2) Cet article a prévu une difficulté que le droit romain, les Rôles d'Oléron et les anciens codes de Lubeck laissoient subsister, pour fixer l'évaluation du navire. On y avoit pourvu dans l'art. 2 des Usages d'Amsterdam, formant l'art. 41 de la compilation de Wisby.

(3) Cette disposition, qui ne se trouve point dans les statuts et coutumes dont nous avons vu que les articles précédens étoient empruntés, adopte les règles du droit romain sur ce genre de perte, duquel on a vu, t. I.er, page 141, que plusieurs pays s'étoient écartés. Le code de Danemarck de 1501 avoit adopté dans son article 50 une assez singulière distinction : ou les objets pris par les pirates consistoient en objets qui ne forment pas des corps solides, tels que grains, du sel, de la bière, du vin, et, dans ce cas, le prix des objets déprédés donne lieu à contribution, seulement sur le reste du chargement ; ou ils consistoient en choses solides, telles que bois, fer, cuivre, et alors il n'y a pas lieu à contribution. Voir sur la faculté d'une convention contraire, t. I.er, page 140.

(4) Cet article, qui ne se trouve point dans le recès de 1591, est la copie littérale de l'art. 23 de celui de 1447 ; mais, comme il ne conserve point l'art. 24, d'après lequel on distinguoit si l'accident étoit arrivé pendant la première ou pendant la seconde moitié du voyage entrepris pour aller et retour, il en résulte qu'on a adopté les principes des Rôles d'Oléron.

II. Wann aber ein gefrachtet Schiff in der See Schaden nimpt, ohne Schuldt vnd Verſeumnüß des Schiffers, vnnd bringet doch des Kauffmans Gut zur Stätt, ſo ſoll der Schiffer davon volle Fracht haben, das Gut aber, welches nicht zur Stätte kompt, ſondern in der See bleibet, oder ſonſten durch Schuldt des Schiffers vertorben, davon gibt man keine Fracht, vnd muß der Schiffer darüber zum Schaden, der durch ſeine Schuldt verurſachet, antworten.

II. Mais, lorsqu'un navire frété éprouve des avaries en mer sans la faute du patron et sans négligence de sa part, si néanmoins il transporte les biens du négociant au lieu de la destination, il en recevra le fret entier: néanmoins on ne donnera aucun fret pour les marchandises qui n'arriveront point au lieu de leur destination, et qui, au contraire, resteront dans la mer, ni pour celles qui seront autrement avariées par la faute du patron, et en outre, dans ce dernier cas, celui-ci devra répondre du dommage qu'il aura causé par sa faute (1).

III. Findet jemandt Schiffbrüchig Guth am Strande, oder in der See an das Schiff treibende, vnnd ſolch Gut aufffiſchet, das ſoll er vberantworten der nechſten Oberkeit, da er erſt anlangen wird, es ſey in einer Stadt oder auff dem Lande, oder den Alter-Leuten des Kauffmans, von ſolchem auffgefiſcheten oder gefundenen Gute, ſoll man geben demjenigen welcher die Arbeit gethan, das zwantzigſte Theil, holet er aber das Gut in der See von einem Reff, ſo gehöret jhm das vierdte Theil davon.

III. Si quelqu'un trouve sur la côte des marchandises naufragées, ou en rencontre flottant près de son navire en mer, et les en retire, il devra les remettre à l'autorité du lieu le plus proche où il abordera, soit dans une ville, soit à la campagne, ou au doyen du commerce. Sur les marchandises ainsi tirées de la mer ou trouvées, on devra donner à celui qui en a pris la peine la vingtième partie; mais, s'il a été chercher les marchandises en mer sur un récif, il lui en appartiendra la quatrième partie (2).

IV. Leidet auch einer ein Schiffbruch in der See, ſo ſoll der Schiffer zum erſten die Leute mit ſeinem Bothe, oder Eßbing an das Landt führen, darnach bergen Tackel, Taw, vnnd des Schiffs Reitſchafft; können alßdann die Fracht-Leute etwas von jhrem Gute bergen, darzu ſoll der Schiffer ſein Both vnd Volck leyhen, gegen billig Berglohn, nach Erkändtnüß guter Leute.

IV. Si quelqu'un éprouve un naufrage en mer, le patron devra d'abord conduire les gens à terre avec sa chaloupe ou son canot, puis sauver les palans, cordages et agrès du navire. Si ensuite les affréteurs voient quelque possibilité de sauver quelques-unes de leurs marchandises, le patron devra leur prêter son canot et son équipage, moyennant un juste salaire de sauvetage, au jugement d'arbitres (3).

V. Bleibet ein Schiff in der See, vnnd gleichwol ſo viel von des Schiffes Reitſchafft geborgen wird, das der Hewre werth iſt, ſo iſt der Schiffer den Volck die gantze Hewre zu geben ſchüldig.

V. Si le navire périt, et que néanmoins on sauve assez d'agrès pour que le prix soit suffisant pour payer les gages des gens de mer, le patron sera tenu de les leur payer en totalité (4).

(1) Une partie de cet article est empruntée de l'art. 23 du recès de 1447.

(2) Le principe de cet article se trouve dans l'art. 20 du recès de 1447. Toutes les villes anséatiques ayant, à l'époque de 1614, des réglemens relatifs au sauvetage, on n'a plus rappelé les dispositions des recès de 1412, 1417, 1418 et 1447 sur cet objet, qui elles-mêmes étoient puisées dans un pacte de 1287, rapporté par M. Lappenberg, tome II, page 152 de l'ouvrage que j'ai cité note 1 de la page 437.

(3) Cette disposition, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, a été empruntée de l'art. 30 du statut de Lubeck de 1299 et de l'art. 310 du troisième code publié par Brokes. La fin a quelque rapport avec le commencement de l'art. 45 du recès de 1591.

(4) Cette disposition n'est pas littéralement dans les recès précédens; mais l'art. 45 du recès de 1591 affecte tout ce qu'on peut sauver, aux gages des matelots.

Der Zehende Titul.

Von anderen Schäden, so sich durch Schuldt, Vngeraht, oder Vnglück, an Schiffen begeben.

I. Kommen zwey Schiff gegen einander segeln, vnnd daß eine kan dem andern nicht weichen, also das sie beyde Schaden davon bekommen, so sollen beyde Schiffer mit jhrem Volck schweren, daß es nicht mit Willen, sondern vnvorsehens geschehen, vnnd alßdann den Schaden zugleich bezahlen, vngeachtet, ob es bey Tage oder bey Nacht geschehen ist.

II. Wann ein Schiff in der Hauen, oder auff der Reide ligt, vnnd ein ander Schiff, welches vnter Segel ist, leufft dasselbe in Grund, oder thut jhm sonsten Schaden, geschicht es aus Vnvorsichtigkeit, vnd Versäumnüß des Schiffers, der Schiffer, welcher den Schaden gethan hat, soll denselben mit seinem eignen Gelde bezahlen, so weit sich seine Güter erstrecken, hat er aber das Vermügen nicht, so soll das Schiff den Schaden abtragen, vnd des Kauffmans Güter frey seyn. Geschicht es aber aus Noth, sollen beyde Schiffe den Schaden bessern, jedoch nach guter Leut Erkändtnüß.

III. Wurde ein Schiff loß davon, daß jhm ein Ancker oder Cabell gebrochen, es geschehe im Storm, oder sonsten durch ander Vnglück, vnd treibet einem andern Schiff, das vor Ancker liget, an Borth, vnnd nehmen beyde darüber Schaden, derselbe soll von Seefahrenden Leuten in Augenschein genommen, vnnd nach Ermessigung von beyden Schiffen bezahlet werden, kriegt aber das Schiff, welches loß worden, alleine Schaden, dazu ist das ander Schiff,

TITRE X.

Des autres dommages qui arrivent aux navires par fautes, accidens, ou force majeure (1).

I. Lorsque deux navires font voile l'un contre l'autre, si l'un ne peut éviter l'autre, en telle sorte qu'ils en éprouvent tous les deux des dommages, les deux patrons et les deux équipages devront jurer que cela n'est point arrivé avec préméditation, mais par hasard; et alors ils paieront le dommage ensemble, soit que l'accident ait eu lieu de jour, soit qu'il ait eu lieu de nuit.

II. Lorsqu'un navire se trouve dans le port ou en rade, et qu'un autre navire qui est sous voile le coule à fond en l'abordant, ou lui fait autrement éprouver du dommage, si cela a lieu par l'imprévoyance et la négligence de l'un des patrons, celui qui a causé le dommage devra le payer de ses propres deniers, jusqu'à concurrence de sa fortune; mais, s'il n'a pas une fortune suffisante, le navire contribuera au paiement du dommage, et les biens du négociant seront libres. Lorsque l'accident aura été causé par force majeure, les deux navires répareront le dommage, d'après la décision d'arbitres.

III. Si un navire vient à flotter, parce qu'une de ses ancres ou un câble aura été brisé pendant une tempête ou par tout autre sinistre, et s'il vient à aborder un autre navire qui est à l'ancre, de manière que les deux navires en éprouvent du dommage, ce dommage sera apprécié par des navigateurs, et payé par les deux navires, suivant cette estimation; mais, si le navire qui est venu à flotter éprouve seul du dommage, l'autre navire qui sera à l'ancre ne sera pas tenu d'y contribuer. Lorsqu'un ou plusieurs

(1) Les réparations du dommage causé par l'abordage n'avoient point fait l'objet des recès précédens. Les quatre articles dont ce titre est composé, et sur lesquels je ne fais pas de notes spéciales, reproduisent, indépendamment des principes du droit romain dans le fr. 29 du titre II du livre IX du Digeste, *Ad legem Aquiliam*, qui étoient alors connus, les dispositions de l'art. 101 du code de Lubeck de 1240, de l'art. 23 du statut maritime de 1299, de l'art. 21 de celui de Hambourg de 1276, et des art. 15 et 16 des Rôles d'Oléron et des Jugemens de Damme, formant les art. 29, 30 et 31 de la compilation de Wisby.

welches vor Ancker ligt zu antworten nicht schüldig; ligen sonsten ein oder mehr Schiffe an demselben Fahrwasser, vnd sehen ein Schiff treiben, schlippet dann ein Schiff Ancker vnd Tow, den Schaden dadurch zu wehren, so sollen beyde Schiffe nach Ermessigung guter Leut, Ancker vnd Tow bezahlen.

navires, étant placés près du même chenal, verront flotter un navire, si l'un de ces navires laisse filer son ancre et son câble afin de prévenir le dommage, le montant de la perte devra être payé en commun, et le câble suivant l'estimation d'arbitres.

IV. Leidet ein Schiff Schaden auff eines andern Schiffs Ancker, das ohne Boyen ligt so soll das Schiff, welches ohne Boyen ligt, den Schaden gantz bezahlen, es sey dann daß die Boyelini gebrochen were nach der Zeit, als das Ancker geworffen worden, vnd der Schiffer nicht anders gewust dann das eine Boye noch auff dem Ancker noch gewesen, wie der Schade geschehen, vnd der Schiffer konte solches mit zween Zeugen, oder seinem Eyde erhalten, so sollen beyde Schiffe, doch des Kauffmans Güter außgenommen, den Schaden zugleich bezahlen.

IV. Si un navire est endommagé par l'ancre d'un autre navire qui se trouve sans bouée, le navire qui n'avoit pas de bouée devra payer le dommage en totalité, à moins qu'il ne soit reconnu que le cordage de la bouée a été rompu après que l'ancre avoit été jetée, et que le patron croyoit qu'une bouée se trouvoit encore à cette ancre lorsque le dommage est arrivé; si le patron peut prouver ce fait par deux témoins ou par son serment, les deux navires, à l'exception toutefois des marchandises de l'affréteur, paieront le dommage ensemble.

Der Eilffte Titul.

Von Lossung der Schiff, vnd Lieferung der Güter.

TITRE XI.

Du Déchargement des navires, et de la Livraison des marchandises.

I. Wann der Schiffer zur Stätte kompt, sollen die Schiffskinder jedes Orths ohne Vnterschied willig lossen vnd laden. Wer sich dagegen setzet, wie ein Zeitlang am Bergischen Cunthor wider Billigkeit geschehen, soll seiner Hewr verlustig, vnd straffellig seyn.

I. A l'arrivée du patron au lieu de sa destination, les gens de l'équipage, de tous pays sans distinction, devront faire le déchargement et le chargement. Quiconque s'y refusera, comme cela est arrivé pendant quelque temps, contre toute justice, au comptoir de Bergen, perdra ses gages, et sera punissable (1).

II. Kein Schiffer soll von des Schiffs Victualien auß dem Schiff ichts verkauffen, es were dann das ers vmb Schaden zu verhüten thet vnnd das Geldt zur Rechnung brecht, oder das jemandt in der See so groß benötiget, das man jhm etwas auß Christlichem Mittleyden verließ, vmb den selben auß Hungersnoth zu retten vnd beym Leben zu erhalten, vnd da solches gesche-

II. Nul patron ne devra rien vendre des vivres du navire, à moins qu'il ne le fasse pour éviter du dommage, et qu'il ne porte l'argent en compte, ou qu'il ne rencontre en mer des personnes en un tel besoin qu'il croie devoir leur céder des vivres par charité chrétienne, afin de les sauver de la famine et du danger de mort : lorsqu'il aura agi ainsi, le patron devra pareillement en tenir compte; s'il ne le faisoit

(1) Cette disposition, qui ne se trouve dans aucun des recès précédens, a pu être empruntée de l'article 55 de la compilation de Wisby.

hen, soll es der Schiffer gleicher Gestalt zur Rechnung bringen. Thet er das nicht so soll es jhme für eine Vntrew geachtet vnnd gestrafft werden.

III. Wann die Schiffe zu Hauß kommen, sollen die Schiffere jhre vbergeblibene Victualien den Redern, ohne Verzug bey Straff nach Ermessigung zu vbergeben schüldig seyn.

IV. Keiner von den Schiffskindern soll einig Korn, oder andere Wahren vnnd Güter ein oder auß dem Schiffe bringen ohne der Schiffer vnd Schrifeien Vorwissen, vnd vorbeschener Besichtigung alßdann es auch auff die Rulle soll gesetzt werden. Würde aber dem zuwider sich jemandt vnterstehen ichts was auß dem Schiff zu nehmen, mit dem Fürwenden, als hette ers eingeschiffet, da es doch auff die Rulle nicht gesetzet noch sonst dem Schiffer oder Schrifeien ichts davon wissend were, so soll er des Guts, so fern es sein eigen, verlustig seyn, oder da es frembd Gut were nach Gelegenheit eines Diebstals gestrafft werden.

V. Wann Pran . oder Leichter mit Saltz vmb zu lossen für den Staht oder an Land anlangen werden, so sollen die Schiffs Redere, einer dem andern liefern, doch das der Schiffer bey jedem Prame seines Volckes jemandt zu jegen habe, vmb zu fegen vnd auff zu sehen, das einem wie dem andern recht gemessen werde, davon sich der Schiffer oder die seinen nicht absentiren sollen bey willkührlicher Straff der Oberkeit.

VI. So soll auch das Schiffs-Volck bey gleicher Straff den Ballast nicht ins Wasser sencken, zu Schaden des Tieffs, sondern allein an denen dazu verordneten Oerhten außwerffen.

pas, il sera considéré comme coupable d'infidélité, et il sera puni en conséquence (1).

III. Lorsque les navires rentreront dans leur port d'armement, les patrons devront restituer sans délai aux armateurs les vivres qui leur sont restés, sous peine d'être punis suivant les circonstances (2).

IV. Aucun des hommes de l'équipage ne devra cependant transporter hors du navire des grains ou autres marchandises et biens à l'insu et sans l'inspection préalable du patron et de l'écrivain, après quoi il devra également en être fait mention sur le manifeste. Si, nonobstant cette prohibition, quelqu'un se permettoit de transporter quelque chose hors du navire, sous prétexte qu'il l'a chargé, bien qu'il n'en soit pas fait mention sur le manifeste, et que le patron ou l'écrivain n'en ait aucune connoissance, il perdra les marchandises, si elles lui appartiennent, ou, si elles appartiennent à autrui, il sera puni, suivant les circonstances, comme d'un vol (3).

V. Lorsque des prames ou des alléges chargées de sel arriveront devant le quai ou à terre, afin de décharger, les armateurs devront se faire la livraison l'un à l'autre, mais en telle sorte, que le patron ait auprès de chaque prame quelqu'un de son équipage pour balayer et pour veiller à ce que chacun reçoive juste mesure : le patron ou les siens ne devront point s'absenter de ces opérations, sous peine d'être punis arbitrairement par le magistrat (4).

VI. De même aussi l'équipage ne devra point, sous les mêmes peines, jeter le lest à l'eau, de manière à encombrer le chenal; mais il se bornera à le jeter dans les lieux déterminés à cet effet (5).

(1) Cet article reproduit l'art. 9 du recès de 1591.
(2) Cet article reproduit l'art. 10 du recès de 1591, en y ajoutant les mots *sous peine d'être punis* &c.
(3) Cet article ne se trouve ni dans le recès de 1591, ni dans les recès antérieurs.
(4) Cet article reproduit l'art. 52 du recès de 1591.
(5) Cet article reproduit l'art. 39 du recès de 1591, sauf quelques légers changemens de rédaction.

Der Zwölffte Titul.

Von der Schiffer Rechnung.

I. Sobaldt der Schiffer zu Hause gelanget, soll er sich mit seiner Rechnung gefast machen vnnd zu Abhör vnd Auffnehmung derselben, die sambtliche Schiffs-Freunde zusammen verbitten, welche auch darauff in der Person, oder durch einen Vollmechtigen, zu erscheinen sollen schüldig sein. Thet es der Schiffer nicht, er soll in willkührliche Straff, wegen des Seumsals gefallen seyn. Bliebe jemand der Freunde vnd Reder aussen, der soll zum ersten Mahl zwey Thaler, einen zu des Schiffs besten, den andern an die Armen verbrochen haben. Käme er aber zum andern Mahl nicht, so mögen die erscheinende Freunde mit der Rechnung verfahren, vnnd was von denselben gehandelt, sollen die abwesende genehmb zu halten schüldig seyn.

II. Bey der Rechnung sollen die Schiffere alle Haucreyen groß vnd klein, wie auch Pilotasien, vnd Passagien Geldt, vnnd wie das sonst Nahmen haben mag, in Specie zu verrechnen, vnd der Gebühr zu bescheinigen schüldig seyn, darauff jhnen nach Befindung was recht vnd billig, passirt, vnnd was vnrichtig soll abgeschlagen werden.

III. So der Schiffer oder das Schiffs-Volck, die Fracht, oder einig Gut, wie das Nahmen haben möcht (inmassen auch zuvor von verkaufften oder vergebenen Victualien geordnet) bey der Rechnung verschwiege, vnd vnterschlüge, so soll es jhm als Diebstall gerechnet vnnd gestrafft werden.

TITRE XII.

Des Comptes du Patron.

I. Dès que le patron sera de retour, il devra immédiatement préparer ses comptes, et convoquer, pour les entendre et les recevoir, tous les armateurs du navire, lesquels seront aussi tenus de comparoître à cet effet en personne ou par un fondé de pouvoir. Si le patron ne le fait pas, il encourra une peine arbitrée en raison de cette négligence (1). Si quelqu'un des co-intéressés ou armateurs ne se présente pas, il encourra, pour la première fois, une amende de deux thalers, l'un au profit du navire, l'autre pour les pauvres; et s'il manque de se présenter à une seconde convocation, les armateurs comparoissans pourront procéder à la réception des comptes, et les absens seront tenus d'avoir pour agréable ce qui aura été débattu (2).

II. Les patrons seront tenus de porter en compte, en espèces, et d'appuyer de preuves convenables toutes les avaries grosses et petites, ainsi que les frais de pilotage et passage, et tous autres, quelle que soit leur dénomination, et sur quoi il leur sera, suivant les circonstances, passé en compte ce qui sera juste et équitable, et retranché ce qui sera irrégulier (3).

III. Si le patron ou l'équipage passent sous silence et dissimulent dans les comptes le fret ou quelques valeurs, quelle qu'en soit la dénomination (de même qu'il en a été ordonné ci-dessus pour les vivres vendus ou donnés) (4), ce fait sera considéré et puni comme vol (5).

(1) Cette phrase ne se trouve point dans l'art. 12 du recès de 1591, d'où celui-ci est tiré.

(2) Cet article reproduit, comme je l'ai dit, l'art. 12 du recès de 1591, sauf l'addition indiquée dans la note précédente.

(3) Cette disposition, qui ne se trouve pas littéralement dans le recès de 1591, a pu être empruntée de l'art. 15 de celui de 1530 qu'elle développe. Voir la note 2 de la page 493.

(4) L'article auquel on renvoie ici est l'art. 2 du titre XI ci-dessus.

(5) Cet article reproduit l'art. 7 du recès de 1591, dont il étend les dispositions au patron infidèle dans ses comptes.

Der Dreyzehende Titul.

Von der Führung.

I. Kein Schiffs-Volck so nach Hispanien oder Franckreich segelt, soll einige Führung auff der Hinreiß zu geniessen haben.

II. Wann aber die Schiffe in Hispanien mit Saltz oder Frachtgütern vollkommen beladen werden, so sollen die Schiffere dem Schiffs-Volck die Führung frey geben.

III. Wurden dann die Schiffe wegen Thewrung des Saltzes, vnd Mangel der Frachtgüter, nicht vollkommen beladen, so soll das Schiffs-Volck seine Führung selbs zu käuffen vnnd zu bezahlen schüldig sein. Würde jhnen der Schiffer Geld dazu leyhen, das soll er ihnen, wann er zur Losse-Stät kompt, an jhrer Hewre kürtzen, oder es von dem seinen missen, vnd den Freunden nicht in Rechnung bringen.

IV. Auff den Schiffen, so in Franckreich laden, soll das Schiffs-Volck zu jeder Zeit jhre Führung selbst bezahlen.

V. Keiner sol seine Führung verkauffen, dann allein an dem Orth, da das Schiff gelosset wird, vnd so daselbst die Schiffs-Freunde verhanden, sollen sie die nechsten zum Kauff seyn.

VI. Damit auch der Führung halben, eine Gewißheit sein, vnd sich niemandt weder Schiffer noch Schiffskind, darüber zu geben oder zu nemen vnterwinden möge, so sol es hinfüro also gehalten werden, nemblich, dem Schiffer vnnd Steurmann jeden zwölff Tonnen vor die Last, den Officianten jeden sechs Tonnen, den Boßleuten jeden vier Tonnen, dem Püttker, Cajütenwechter, Kochsknecht, jeden zwey Tonnen. An Weitzen vnd Korn aber dem Schiffer vnd Steurman dreyssig Scheffel, den Of-

TITRE XIII (1).

Des Portées des Matelots.

I. Les équipages faisant voile pour l'Espagne ou la France ne jouiront d'aucun droit de portée pour les voyages d'aller.

II. Mais, lorsque les navires recevront en Espagne un chargement complet de sel ou de marchandises, les patrons devront accorder des portées à l'équipage.

III. Lorsque les navires ne seront point complétement chargés, à cause de la cherté du sel et de la rareté des marchandises, l'équipage sera tenu d'acheter et de payer lui-même ses portées. Si le patron leur prête de l'argent dans ce but, il devra, en arrivant au lieu de déchargement, le leur retenir sur leurs gages, ou en subir la perte de ses deniers, et ne pourra le porter en compte aux armateurs.

IV. Dans les navires qui chargeront en France, l'équipage devra toujours payer lui-même ses portées.

V. Nul ne devra vendre sa portée ailleurs qu'au lieu où le navire déchargera; et si les armateurs du navire y sont présens, ils auront la préférence pour l'achat.

VI. Et pour qu'il y ait une règle fixe au sujet des portées, et que personne, ni patron ni gens de l'équipage, ne puisse se permettre de donner ou de prendre au-delà, on s'en tiendra pour l'avenir à ce qui suit, savoir: le patron et le contre-maître, chacun douze tonneaux au lieu d'un laste; les officiers, chacun six tonneaux; les matelots, chacun quatre tonneaux; le cuisinier, mousse de la chambre et aide de cuisine, chacun deux tonneaux: mais, pour le froment et le blé, le patron et le contre-maître auront chacun trente boisseaux, les officiers quinze, les matelots dix, et les derniers cinq boisseaux; l'empla-

(1) Tout ce titre présente, sous une division en plusieurs articles, des dispositions identiques, au moins pour le sens, avec l'art. 53 du recès de 1591.

ficianten funffzehen, den Boßleuten zehen, vnd den letzten fünff Scheffel, vnd sol jhnen solches frey stehen wann sie es selbst schaffen.

VII. Vnd hiemit soll auch das genandte Mattenschüddels gäntzlich verbotten, vnnd geordnet seyn, zum Fall sich das Schiffs-Volck dessen noch ferner anmassen würden, das sie es dem Kauffman doppelt bezahlen, vnd dazu durch gebührliche Mittel sollen angehalten werden.

cement nécessaire leur sera fourni lorsqu'ils l'acheteront eux-mêmes.

VII. Le prétendu droit de remuage est entièrement aboli par les présentes, et il est ordonné, dans le cas où les équipages se l'attribueroient encore, qu'ils en restitueront la double valeur au négociant, et qu'ils y seront contraints par les moyens convenables.

Der Vierzehende Titul.

Von Extraordinari Belohnung getrewer Schiffs-Kinder.

I. Wurde eins, oder mehr der Schiffskinder, in des Schiffers Dienst vnd Werbung geschlagen, oder verwundet, der Schiffer soll sie ohne jhren Schaden wieder heylen lassen.

II. Wurde jemandt kranck auff dem Schiff (außgenommen der Seekranckheit) der Schiffer ist schüldig, denselben auß dem Schiff bringen zu lassen, vnd in eine Herberg zu legen, vnd jhme zu leyhen Licht, da er des Nachtes bey sehen mag, auch seiner durch einen Schiffman, oder andere, pflegen vnd warten zu lassen; deßgleichen mit Speiß vnd Tranck jhn zu versehen, wie ers im Schiff hat, vnd wann er also zur Nothturfft versehen, darff der Schiffer mit dem Schiff nach jhm nicht warten, sondern mag wol zu Segel gehen. Soferne der Krancke wieder geneset, soll er alle seiner Hewr geniessen, stürb er aber, die Hewre kriegen die Erben.

III. So jemandt des Schiffs-Volcks wider die Freybeuter redlich fechten, vnnd darüber etwa gelähmet würde, der sol geheilet vnd gleiche Hauerey uber Schiff vnd

TITRE XIV.

Des Récompenses extraordinaires dues aux Matelots fidèles.

I. Lorsqu'un ou plusieurs matelots recevront des coups ou seront blessés au service et pour les affaires du navire, le patron sera tenu de les faire guérir (1).

II. Si quelqu'un tombe malade à bord (excepté du mal de mer), le patron sera tenu de le faire transporter hors du navire, de le faire placer dans une auberge, de lui donner de la lumière pour y voir la nuit, et de le faire soigner et veiller par un matelot ou tout autre; en outre, de lui donner la nourriture et la boisson qu'il a coutume de recevoir à bord : lorsque le patron aura ainsi pourvu aux besoins de ce matelot, il ne sera point tenu de l'attendre avec le navire; mais il pourra mettre à la voile. Si le malade guérit, il jouira de tous ses gages; et s'il meurt, ses gages seront touchés par ses héritiers (2).

III. Si quelque homme de l'équipage combat vaillamment contre les pirates et vient à être blessé, il sera guéri, et les frais de sa guérison seront répartis également sur le

(1) Cet article reproduit la seconde partie de l'art. 40 du recès de 1591.
(2) Cet article reproduit l'art. 46 du recès de 1591.

Gut gerechnet werden. Vnd da er zu solcher Vnvermögenheit geriete, daß er die Kost nicht mehr gewinnen möcht, soll jhme frey Brodt sein Lebenlang verschaffet, oder sonst eine billige Verehrung nach Gelegenheit, dafür zugekehret werden.

navire et les marchandises. S'il est réduit à un tel état d'infirmité qu'il ne puisse plus gagner sa vie, on lui assurera sa nourriture pour le reste de ses jours, ou on lui donnera, suivant les circonstances, toute autre récompense équitable (1).

Der Funffzehende Titul.

Von stracker Execution dieser Ordnung.

I. Demnach die Gesetz vnd Ordnung weinig nütz, so ferne mit stracker Execution darüber nicht gehalten, damit jhnen entweder gehorsamlich gelebet, oder die auffgesetzte Straffen strengiglichen abgefodert vnd eingebracht werden. Hierumb haben wir vns freundlich vereiniget, vnnd einander versprochen, vnd zugesagt, vber dieser Ordnung festiglich zu halten, vnd mit der Execution vnd Vollstreckung allenthalben, in durchgehender Gleichheit ernstlich nach zudrucken.

II. Vnd damit an solchem desto weiniger Mangel vnnd Verhindernüß fürfallen möge, wollen wir nicht alleine was wir hievor im dritten Articul des andern Tituls geordnet, anhero erholet, sondern auch ferner gesetzt vnnd verordnet haben, das ein jeder Schiffer, wann er von Hauß zu segeln vorhabens, zwey Exemplaria vnnd Abdruck, dieser Ordnung jhme verschaffen, deren eins von den Redern vnd Schiffer vnterschrieben, bey dem Schrifeien oder Steurman, an statt der sambtlichen Schiffskinder, das ander von den Schiffskindern, so ferne die alle schreiben können, oder an stat deren, so nicht schreiben können, von dem Schiffs-Schrifeien, oder sonst einem Notario, vnterzeichnet, bey dem Schiffer seyn vnd bleiben soll, damit sie sich sampt vnd sonders, vnnd zwar das Schiffs-Volck an Eydes statt verpflichten, dieser Ordnung, so viel die einen jeden berührt, gehorsamlicht zu geleben

TITRE XV.

De la stricte Exécution de la présente Ordonnance.

I. Comme les lois et ordonnances sont de peu d'utilité si l'on ne tient la main à leur stricte exécution, afin que l'on s'y conforme ou que les peines qu'elles portent soient sévèrement appliquées et exécutées : à cette fin, nous sommes convenus à l'amiable, et nous nous sommes réciproquement promis et engagés de tenir fermement la main à cette ordonnance, et de veiller partout sérieusement à son exécution et à son application avec une constante égalité.

II. Et pour qu'il se rencontre à cet égard d'autant moins de négligence et d'empêchement, nous voulons non-seulement rappeler ici ce que nous avons ci-dessus ordonné dans l'article 3 du second titre, mais encore qu'il soit dit et ordonné en outre que tout patron, quand il voudra partir du port auquel il appartient, se procure deux exemplaires imprimés de cette ordonnance, dont l'un, souscrit par les armateurs et le patron, demeurera entre les mains de l'écrivain ou du contremaître, au nom de tous les gens de l'équipage; et l'autre, souscrit par les gens de l'équipage, s'ils savent écrire, ou, au nom de ceux qui ne savent pas écrire, par l'écrivain du navire ou par un notaire, demeurera entre les mains du patron, afin que tous et chacun, et notamment l'équipage en remplacement du serment, s'obligent à observer et suivre fidèlement cette ordonnance, chacun en ce qui le concerne.

(1) Cet article reproduit une partie de l'art. 36 du recès de 1591.

vnd nach zu kommen, mit diesem Anhang vnnd Erklärung, im Fall sich jemandt des Schiffs-Volcks solcher Subscription vnnd Zusag, verweigeren würde, das derselb zur See nicht gebraucht noch befodert, noch in einiger Hanse-Stadt geduldet vnd gelitten werden solle.

Nous déclarons en outre que si quelque homme de l'équipage se refuse à ladite souscription et promesse, il ne sera plus ni employé, ni promu pour le service de mer, ni reçu et toléré et souffert dans aucune ville anséatique (1).

(1) On ne trouve rien de semblable dans les recès précédens, si ce n'est quelques expressions analogues dans les articles 1.er et 30 du recès de 1530.

FIN DU TOME SECOND.

TABLE

DES CHAPITRES CONTENUS DANS CE VOLUME.

INTRODUCTION.

CHAPITRE XII.

CHAPITRE XIII.

CHAPITRE XIV.

FIN DE LA TABLE DES CHAPITRES.



